Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 28 (1899)

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:** 18.11.2025

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

# II. Bahnbetrieb.

# A. Zarifmagregeln.

Vom schweizerischen Post= und Gisenbahnbepartement wurde bem schweizerischen Gisenbahnverbande ber Entwurf eines Bunbesgesetzes betreffend bas Tarifwesen ber schweizerischen Bunbesbahnen zur Beratung und Bekanntgabe ber Bemerkungen übermittelt. Der Berband hat, obwohl diese Angelegenheit ihn nicht birekt berührt, beschlossen, mit Rücksicht auf die für die Landesinteressen hochwichtigen Fragen dem Bunsch der Aufsichtsbehörde nachzukommen; er hat hierauf in zwei besonderen Sitzungen den Gegenstand beraten und sodann in einem längeren Memorial seine Ansichten und Bemerkungen der genannten Behörde bekannt gegeben.

3m Berfonen- und Gepadverkehr murben im Berichtsjahre 24 Tarife und 31 Tarifnachtrage eingeführt.

Einschließlich ber vom Vorjahre penbenten 17 Fälle wurden 793 Fahrgelbreklamationen erledigt, von benen 106 abgewiesen wurden, während in 687 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und im ganzen ein Betrag von Fr. 8885. 44 rückerstattet wurde. 15 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste Jahr übertragen werden.

Im Güter: und Viehverkehr kamen im Berichtsjahre 19 Tarife und 62 Tarifnachträge zur Einführung. Bu ben auf 1. Januar 1899 pendent gebliebenen 358 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3104 neue Fälle hinzugekommen. Bon diesen 3462 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3128 erledigt, so daß als unerledigt 334 auf das Jahr 1900 vorgetragen werden.

# B. Fahrplane und ausgeführte Büge.

#### a. Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat am 1. Juni in Kraft. Im Bergleich zum Sommerfahrplan 1898 weift berfelbe folgende Neuerungen auf:

# 1. Linie Lugern-Chiaffo.

In Berücksichtigung eines Begehrens der Regierung des Kantons Uri wurde dem Güterzug 518 auf der Strecke Göschenen-Erstfeld ein Personenwagen III. Klasse beigegeben und dieser Zug auf die Strecke Erstfeld-Flüelen ausgedehnt. Im weitern wurde Zug 51 in Flüelen in Berbindung mit Schiffskurs 15 gebracht und zu diesem Zwecke auf der Strecke Flüelen-Nirolo um 15 Minuten später gelegt.

Um den an der Linie Airolo-Bellinzona gelegenen Gemeinden eine weitere Morgenverbindung nach dem Süden zu gewähren, wurde der Personenwagen III. Klasse, der im Sommer 1897 in Zug 509 die Beförderung von Personen auf der Strecke Flüelen-Göschenen vermittelte, in diesem Zug bis Bellinzona durchgeführt.

Zu dem Zwecke, den Reisenden des Südostbahn-Zuges 157 ab Goldau die unmittelbare Fortsetzung ihrer Reise nach Brunnen zu ermöglichen, ist infolge einer Verfügung des schweizerischen Eisenbahndepartements Zug 519 auf der Strecke Goldau—Brunnen mit einem Personenwagen III. Klasse ausgerüstet worden.

Im Interesse einer Berbindung zwischen Gotthardbahn-Zug 55, Mittelmeerbahn-Zug 341 einerseits und bem um 7.35 vormittags von Mailand nach Benedig abgehenden adriatischen Zug 121 anderseits wurde Gottshardbahn-Zug 55 7 Minuten früher nach Chiasso gebracht.

# 2. Linie Bellingona-Luino.

Zug 61 wurde um 20 Minuten früher gelegt, um in Luino den Anschluß an Mittelmeerbahn-Zug 615 zu erreichen.

Güterzug 564 wurde, einem Wunsche ber italienischen Regierung entsprechend, durch Beigabe eines Personenwagens III. Rlasse für die Personenbeförderung eingerichtet.

#### 3. Linie Bellingona-Locarno.

Zug 33 wurde in Cabenazzo in Anschluß an den von Luino kommenden Zug 66 gebracht und zu diesem Zwecke um 20 Minuten später gelegt.

Die Früherlegung des Zuges 61 Bellinzona-Luino, der in Cadenazzo den Anschluß des Zuges 78 Locarno-Bellinzona abzunehmen hat, bedingte auch eine Früherlegung des letztern Zuges um 10 Minuten.

#### 4. Linie Golbau-Bug.

Behufs Herstellung einer Verbindung zwischen Nordostbahn-Zug 172 Zürich-Zug und Gotthardbahn-Zug 301 Goldau-Erstfeld wurde zufolge einer Verfügung des schweizerischen Gisenbahndepartements ein neuer Personenzug No. 201 Zug-Goldau in den Fahrplan eingeschaltet, der um 8. 36 vorm. von Zug abging und um 9. 07 vorm. in Goldau eintraf.

Einem Bunsche ber Regierung bes Kantons Zug gemäß wurde Güterzug 555 burch Einschaltung eines Personenwagens III. Klasse bem Personenwerkehr zur Berfügung gestellt.

#### b. Winterfahrordnung.

Der Winterfahrplan trat am 1. Oktober in Kraft und verzeigt gegenüber bem Sommerfahrplan folgende Underungen:

# 1. Linie Luzern-Chiaffo.

Die Lokalzüge 301, 302, 305 und 306 find auf der Strecke Golbau-Erstfeld-Golban burch Güterzüge mit Personenbeförderung ersett worben.

Güterzug mit Personenbeförderung 509, der im Sommer von Flüelen ausging, verkehrte nur ab Altdorf. Die Personenbefördering mit Zug 519 auf der Strecke Goldau-Brunnen und mit Zug 518 auf der Strecke Göschenen-Flüelen wurde eingestellt, und es verkehrte infolge dessen Zug 518 auf der Strecke Erstfeld-Klüelen nicht mehr.

Die Diensthalte bes Zuges 41 in Erstfelb und bes Zuges 45 in Wassen bienten gleichzeitig zur Auf= nahme und Abgabe von Reisenden.

Der Halt ber Züge 45 und 46 in Capolago wurde auf die Zeit beschränkt, während welcher die Monte Generosobahn im Betriebe stand.

Mit ben italienischen Bahnen wurde die unmittelbare Fortsetzung des Nachtschnellzuges der Gotthardb hn Nr. 57 und der Mittelmeerbahn Nr. 49 von Mailand nach Benedig vereinbart. Zu diesem Zwecke mußte Zug 57 5 Minuten früher nach Chiasso gebracht werden, während die adriatischen Bahnen es übernommen hatten, ihren beschleunigten Personenzug 121 Mailand-Benedig mit Abgang von Mailand um 7. 35 vorm. in einen Schnellzug No. 21 umzuwandeln und den letztern um 8.05 vorm. von Mailand abzulassen. Leider wurde diese Verbindung, wie wir jetzt schon mitteilen wollen, auf den 1. Februar 1900 wieder aufgehoben, weil die adriatischen Bahnen ben Schnellzug 21 neuerdings durch den beschleunigten Personenzug 121 ersetzten.

#### 2. Linie Bellingona-Luino.

Unberungen auf biefer Linie traten nicht ein.

# 3. Linie Bellinzona-Locarno.

Auf Antrag ber Regierung bes Kantons Tessin wurde, um einem wiederholt gestellten Begehren ber Gemeinde Locarno zu entsprechen, ein Schnellzug No. 72 in den Fahrplan aufgenommen, der um 9.26 vorm. von Locarno abging, um 10.01 vorm. in Bellinzona einzutreffen und baselbst den Anschluß an Zug 52 Chiasso—Luzern zu sinden. Gleichzeitig wurde der bestehende Personenzug 34 Locarno—Bellinzona unterdrückt und dafür dem Schnellzug 76 das Anhalten auf allen Stationen vorgeschrieben.

Im weitern wurde, ebenfalls auf Wunsch ber Regierung bes Kantons Tessin, Zug 79, ber bisher um 8. 20 nachm. von Bellinzona nach Locarno abging, in Bellinzona in unmittelbare Verbindung mit Schnellzug 49 Luzern-Chiasso gebracht, indem die Absahrt des Zuges 79 von Bellinzona auf 7. 45 nachm. festgesetzt wurde.

# 4. Linie Golbau-Bug.

Zug 201 Zug-Golbau kam nicht mehr zur Ausführung.

Weil Nordostbahn=Zug 184 Zürich-Zug während der Wintermonate nicht verkehrte, wurde der Anschlußzug 251 Zug-Golbau statt 7. 15 nachm. schon 7. 00 nachm. von Zug abgelassen.

Im übrigen haben wir mit Bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, daß infolge bes starken Andranges italienischer und tessinischer Arbeiter im Frühling und Herbst zu den Nachtschnellzügen auch im Berichtsjahre sowohl auf der Strecke Chiasso-Luzern, als auf den Strecken Locarno-Bellinzona und Goldau-Zug verschiedene Supplementszüge angeordnet und ausgeführt werden mußten.

Überdies mußten während der Monate April und Mai infolge des starken Fremdenstromes, der sich von der Riviera her über den Gotthard zog, Erpreßzug 58 und Schnellzug 52 auf der Strecke Lugano-Luzern täglich doppelt geführt werden.

# C. Ginnahmen und Statistit des Bertehrs.

A. Ginnahmen aus bem						Mehr= cinnahme gegenüber		Minder= einnahme : 1898				
Eisenbahntransport.	Fr.	Cts.	Proz	ente	Fr.	Cts.	Proz	ente	Fr.	Cts.	Fr.	Et3.
I. Personentransport	7457793	40	38.52	36.90	6845010	36	38.58	36.90	612783	04		_
II. Gepäck=, Tier= u. Güter= transport (infl. Nebenge=			200									
bühren):												
a. Gepäck	660705	58	3.41	3,27	606539	42	3.42	3.27	54166	16	-	-
b. Tiere	581875	34	3.01	2.88	424864	86	2.40	2.29	157010	48	, <u>z</u>	-
c. Güter aller Art	10661537	45	55.06	52.75	9864910	12	55.60	53.19	796627	33		-
Total B. Einnahmen aus ver-	19361911	77	100		17741324	76	100		1620587	01		
schiedenen Quellen .	848596	34		$4{20}$	806911	70		4.35	41684	64	-	_
Totaleinnahmen	20210508	11		100	18548236	46		100	1662271	65	-	

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken betrug im Berichtsjahre wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Das Berichtsjahr hat ein Ergebnis geliefert, das in keinem frühern Jahre erreicht worden ist. Alle vier Berkehrskategorien haben gegenüber dem Vorjahre namhafte Mehreinnahmen aufzuweisen. Die Mehreinnahmen betragen im ganzen Fr. 1,620,587. 01 oder 9,13 %. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

					- 5	1899		1898
per	Bahnkilometer			· ×	Fr.	70,151.85	Fr.	64,280.16
"	Bugskilometer		- 4		"	6. 13	"	5. 75
,,	Tag .	•	•		, ,,	53,046. 33	"	48,606.37

Wit Ausnahme bes Monats April zeigen sämtliche Monate Mehreinnahmen. Wie im Vorjahre ist bie größte Einnahme im Monat Oktober und die kleinste im Monat Januar erzielt worden; die erstere beläuft sich auf Fr. 2,104,227. 90 und die letztere auf Fr. 1,182,468. 70. Die durchschnittliche Einnahme per Monat beträgt Fr. 1,613,492. 65 gegen Fr. 1,478,443. 73 im Vorjahre.

Aus den dem Berichte in bisheriger Weise am Schlusse beigegebenen Tabellen über die Statistik des Berkehrs und der Einnahmen im einzelnen heben wir hier folgendes hervor:

#### 1. Berfonenverfehr.

Die im Geschäftsbericht bes Vorjahres erwähnte Entwicklung bes Personenverkehrs hat im Berichtsjahr einen erfreulichen Fortgang genommen. Die Gesamtzahl ber beförberten Personen ist von 2,360,607 auf 2,465,280 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Personen von 377,571 auf 430,532 gestiegen. Wit Ausnahme der kombinierbaren Kundreisebillette für den schweiz. Verkehr und der Militärtransporte gegen Gutschein sind alle Rechnungsrudriken bei der Zunahme beteiligt. Von den vom schweiz. Eisendahnverdand eingeführten Generaladonnements sind im Berichtsjahr, welches das erste volle Rechnungsjahr für diese Abonnements ist, 41,314 Stück für 15 Tage, 7252 Stück für 30 Tage, 792 Stück für 3 Monate, 484 Stück für 6 Monate, 4230 Stück sür 12 Monate und zwei Personen und im ganzen 54,648 Stück ausgegeben worden. Die Einnahme hieraus hat Fr. 3,980,824. 85 betragen. Nach den provisorischen monatlichen Abrechnungen belaufen sich die Anteile der Gotthardbahn auf Fr. 510,193. — ; vom Borjahre waren und Fr. 20,971. — nachzuvergüten. Die desinitive Jahresrechnung wird vorausssichtlich einen höhern Betrag ausweisen. Während der Sommermonate ist die Gotthardbahn durch die Inhaber der Generalzabonnements stark in Anspruch genommen worden. Wir bemerken hier nebendei, daß der schweiz. Eisenbahnsverband die Centralabrechnungsstelle für die Generalabonnements unserer Berwaltung übertragen hat.

Die Zahl ber Personenkilometer im ganzen ist von 104,209,654 auf 118,826,707 und die Distanz, bie jeder Reisende im Durchschnitt befahren hat, von 44,15 Kilometer auf 48,20 Kilometer gestiegen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben um Fr. 612,783.04 oder um 8,95 % zugenommen.

Die Bahl ber Reisenden hat betragen:

ઉછ

		189	9	1898	
in der	I. Rlasse	112,078 =	4,55 0/0	97,774 =	4,14 0/0
" "	II. "	543,758 =	22,05 0/0	493,908 =	20,92 0/0
<i>II</i>	Ш. "	1,809,444 =	73,40 0/0	1,768,925 =	$74,94^{-0}/_{0}$
haben Person	nenfilometer	aufzuweisen:			
die I.	Rlaffe	12,727,560 =	10,71 0/0	11,538,614	$= 11,07^{-0}/0$
" II.	"	33,732,405 =	28,89 0/0	29,477,198	$= 28,29^{-0}/0$
III.		72.366.742 =	= 60.90 0/0	63.193.842	$= 60.64^{-0/0}$

hiernach hat jeder Reifende burchschnittlich befahren:

		1899	1898
in der	I. Rlasse	113,56 Rm.	118,01 Rm.
<i>y "</i>	II. "	62,04 "	59,68 "
,, ,,	III. "	39,99 "	35,72 "
Es trifft Reisenbe:			
auf jeben	Personenzugskilometer	59.09	52,90
и и	Personenwagenachsenkilomete	r 4,62	4,25
m: v · v ·	<b>**</b>		

#### Ginnahmen haben geliefert:

				1899		1898					
die	I.	Rlasse	 Fr.	1,591,620 =	21,34 0/0	Fr.	1,438,462 =	$21_{,02}$ $^{0}/_{0}$			
,,	II.	"	"	2,625,839 =	: 35,21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	77	2,375,453 =	34,70 0/0			
	III.	,,	,,	3,240,334 =	43,45 0/0	,,	3,031,095 =	44,28 0/0			

Als Fahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1	899		1898		
in	ber	I.	Rlasse	Fr.	14.20	Fr	. 14.71
,,	"	II.	"	"	4.83	"	4.81
"	,,	III.	, ,,	"	1.79	"	1.71

Die Ginnahme per Reisenden und Kilometer beträgt burchschnittlich:

©ts. 6,28 ©ts. 6,57.

#### 2. Gepäcktransport.

Die Transportquantitäten sind von 7284 Tonnen auf 7826 Tonnen ober um 542 Tonnen und die Einnahmen von Fr. 606,539. 42 auf Fr. 660,705. 58 ober um Fr. 54,166.16=8,98  $^{0}/_{0}$  gestiegen. An dieser Zunahme, die mit berjenigen des Personenverkehrs im Zusammenhang steht, sind die verschiedenen Verkehre annähernd gleichmäßig beteiligt.

#### 3. Tiertransport.

Der Tiertransport hat im Berichtsjahre eine erhebliche Zunahme aufzuweisen. Die Transportquantitäten sind von 109,408 Stück auf 132,399 Stück ober um 22,991 Stück gestiegen und die Einnahmen haben sich von Fr. 424,865 auf Fr. 581,875 ober um Fr. 157,010 = 36,96 % gehoben. Die Zunahme ist in der Hantonalen ber größern Einsuhr von Schlachtvieh aus Italien, welche durch sanitätspolizeisiche Waßnahmen der kantonalen Behörden seine erhebliche Einschränkungen erlitten hat, zuzuschreiben. Überdies haben im Berichtsigiahr Transporte von frischem Fleisch ab den italienischen Grenzstationen stattgefunden, deren Einnahmebetreffnisse unter dem Titel Gütertransport ausgesührt sind.

#### 4. Gütertransport.

Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahr in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Mit Ausnahme der Kohlentransporte aus Deutschland nach Italien, die im Vorjahre infolge einer lang andauernden Arbeitseinstellung in den englischen Kohlengruben eine außergewöhnliche Höhe erreicht hatten, haben sämtliche Haupttransportartikel eine Zunahme auszuweisen. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 957,467 auf 1,004,992 gestiegen.

Für die ganze Bahnlänge ergibt sich ein Verkehr von 506,297 Tonnen gegen 486,914 Tonnen im Vorjahre. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 134,388,323 auf 139,738,065 gehoben; dagegen ist die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 140,36 Kilometer auf 139,04 Kilometer zurückgegangen. Von den verschiedenen Haupttransportartikeln nehmen hinsichtlich des Gewichts die Lebens: und Genukmittel mit 397,328 Tonnen oder 39,54 % den ersten, die Baumaterialien mit 202,130 Tonnen oder 20,11 % den zweiten und die Metallwaren mit 107,781 Tonnen oder 10,72 % den dritten Kang ein. Die vier Haupttaristslassen sind an den Transportzquantitäten in solgender Weise beteiligt:

	1899	1898
Gilgüter	50,843 Tonnen = 5,06 °/0	47,217 Tonnen = 4,93 0/0
Stückgüter	49,849 , = $4,95.0/0$	$48,242$ , = $5,05$ $^{\circ}/_{\circ}$
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	$303,343$ " = $30,19$ $^{0}/_{0}$	$309,231 \cdot _{"} = 32,29 \cdot _{0}$
Ausnahmetarifgüter	$600,957$ " = $59,80^{\circ}/\circ$	$552,777$ , = $57,78^{-0}/0$
Die Hauptverkehre weisen nachstehen	de Quantitäten auf:	그렇게 하나의 유용한 말이다.
Schweiz-Stalien	57,892 Tonnen	49,838 Tonnen
Stalien-Schweiz (intl. in Brunnen reexpedier	te3	
Getreil	be) 314,028 "	283,159 "
Deutschland, Belgien, Holland und Fra	nt=	
reich—Ital	ien 164,603 "	194,407 "
Italien-Deutschland, Belgien, Holland 1	ınb	
Englo	ınd 118,145 "	102,422 "

Diese Ziffern umfassen auch bie in Chiasso tr., Bino tr. und Locarno tr. reexpedierten Guter.

Was den Verkehr von und nach Genua anbetrifft, so sind befördert worden:

	1899	1898				
von Genna	212,415 Tonnen	170,374 Tonnen				
nach Genua	12,941 "	9,639				
zusammen	225,356 Tonnen	180,013 Tonnen				

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 9,864,910.12 auf Fr. 10,661,537.45 oder um Fr. 796,627.33=8,08 % geftiegen. Auch das Erträgnis per Tonne und Kilometer hat sich gehoben und zwar von 7,35 Ets. auf 7,68 Ets.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen stellen sich gegenüber benjenigen bes Jahres 1898 wie folgt:

생물에 남기하다 그런 동일이 있었다.	1899	1898
Pacht= und Mietzinsen	Fr. 840,456. 12	Fr. 796,950.48
Ertrag von Sulfsgeschäften .	. 4,452.27	,, 7,466.71
Sonstige Einnahmen	. " 3,687. 95	, 2,494.51
	Fr. 848,596. 34	Fr. 806,911.70

Diese Einnahmen verzeigen gegenüber bem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 41,684. 64, davon fallen Fr. 40,538. 02 auf Austausch von Kollmaterial, herbeigeführt teils durch die im Februar 1899 ersolgte Einstellung von 50 neuen Steintransportwagen M<sup>®</sup>R 2 und die im August begonnene Einstellung von neuen Güterwagen G R 1 in den Wagenpark, teils durch die Vergütung der italienischen Mittelmeerbahnen sür die ihr leihweise überlassenen 100 Wagen M R 2 zum Getreidetransport.

Der Ertrag von Hulfsgeschäften ift im Berichtsjahre um Fr. 3,014. 44 kleiner als voriges Jahr, weil 1899 keine Überschüffe auf bem Materialkonto zu gunften ber Betriebseinnahmen zu buchen waren.

# D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

Ausgaben.	189 Betriebene 1 276		189 Betriebene 276				Minders ausgabe 1898.			
	Fr.	Ct.	0/0	Fr.	Ct.	0/0	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung	557,548	28	5.33	543,412	74	5.38	14,135	54	-	-
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	1,806,420	43	17.26	1,771,862	26	17.54	34,558	17	_ '	-
III. " den Stations=, Expeditions= und			-0.							14.
Zugsbienft	2,625,819	99	25.09	2,467,182	45	24.43	158,637	54		-
IV. " ben Fahrdienst	4,122,037	70	39.38	4,055,199	32	40.15	66,838	38	., —	-
V. " verschiedene Ausgaben	1,353,959	82	12.94	1,263,124	25	12.50	90,835	57	<u> </u>	-
Total	10, 465, 786	$\frac{-}{22}$	100	10, 100, 781	$\overline{02}$	100	365,005	20	_	
					7					

				100	1899		1898
Di	Ausgabe	beträgt per	Bahnkilometer :	Fr.	37.919. 51	Fr.	36,597.03
"	"	" "	Zugskilometer	"	3.3160	"	3.2732
"	"	" "	Rutfilometer	"	2.7324	"	2.6789
"	"	" "	Wagenachsenkilometer	"	0.1086		0,1115
"	"	" "	Bruttotonnenkilometer	"	0.0169	"	0.0175
"		<i>""</i>	in Prozenten der Betriebseinnahmen		51.78		54.46
, ,,	,,,	" "	" " " Transporteinnahmen		54.05		56.93

## I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahr gegenüber benjenigen im Jahre 1898 :

	~		1899		1898	
A. Personalausgaben		Fr.	453,724. 27	Fr.	446,640.35	-
B. Sonstige Ausgaben		<i>"</i>	103,824. 01	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	96,772. 39	
		Fr.	557,548. 28	Fr.	543,412.74	

Die Personalausgaben sind im Jahre 1899 um Fr. 7,083. 92, die sonstigen Ausgaben um Fr. 7,051. 62, total Fr. 14,135. 54, gegenüber dem Borjahre gestiegen. Während erstere Mehrkosten mit den Besolbungserhöhungen im Zusammenhange stehen, sind letztere namentlich durch Mehrausgaben für Reklame versursacht worden.

# II. Aufficht und Unterhalt der Bahn.

Von den Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt entfallen auf

				1899		1898
A. Personalau	gaben .		Fr.	829,279.43	3	r. 830,395.62
B. Unterhalt u	nd Erneuerung	der Bahn=			in the same of the	
anlagen				887,285.81		,, 884,856.95
C. Sonstige A	lusgaben .		"	89,855.19		" 56,609.69
	zusammer	wie oben	Fr.	1,806,420.43		fr. 1,771,862.26
		mehr	Fr.	34,558. 17		

#### A. Berfonalausgaben.

1899

1898

Fr. 829,279.43

Fr. 830,395.62

meniger " 1,116.19

Der Etat des ständigen Personals (Seite 38), welcher hier in Betracht fällt, weist pro 1899 6 Angesstellte mehr auf als pro 1898 (495 gegen 489); eine Bermehrung fand namentlich bei den ständigen Bahn-arbeitern statt, wegen Einstellung einiger Hülfsarbeiter in diese Kategorie, welche schon als solche ständigen Ablöserbienst zu besorgen hatten.

Die Ausgaben auf biefem Rapitel find tropbem um ben angegebenen Betrag unter bem vorjährigen geblieben.

# B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen.

Hierher gehören die Ausgaben für	1899	1898
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr. 211,353.11	Fr. 227,249.07
2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues, inkl. Materialkosten .	,, 507,274.61	, 409,613.56
3. Unterhalt ber Hochbauten ber Stationen und ber Strecke	,, 70,793.95	,, 83,250.20
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Ginfriedigungen .	, 75,011.96	, 97,397.56
5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis	"	, 67,346.56
zusammen	Fr. 887,285. 81	Fr. 884,856. 95
mehr	Fr. 2,428. 86	

ad 1. Die Ausgaben für Unterhalt bes Bahnkörpers famt Nebenanlagen und Schwellenbettung betrugen 1899 Fr. 15,895. 96 weniger als pro 1898; aus ben nachstehenben Einzelheiten ist bas Nähere hierüber zu ersehen.

.   .	our trugest gittatt ou triegen.				
	Es wurden aufgewendet:		1899		1898
für	Unterhalt der Dämme und Ginschnitte	Fr.	22,595. 20	Fr.	29,218.80
"	Untersuchung und Abraumung von Felslehnen und Felsmanben,				
	sowie für Unterhalt und Erganzung von Schutbauten	,,	29,476. —	"	39,699.67
"	Untersuchung und Abputen ber ungemauerten Tunnelstrecken und				
	Unterhalt des Tunnelmauerwerkes	,,	5,107.55	,,	4,986.86
"	Unterhalt des Mauerwerkes von Stut- und Futtermauern, Bruden				
	und Durchläffen	,,	6,841.55	" "	4,553.30
"	Revision, Unterhalt und Anstrich ber Gisenkonstruktionen ber offenen	1.			
	Brücken und Reparatur ber Bebielung	"	40,072.15	,,	22,953.40
"	Räumung der Wildbäche und Unterhalt der Uferschutzbauten .	"	6,916.55	"	22,400.45
"	Unterhalt und Bekiefung von Stragen und Stationsvorplägen .	"	20,441.05	. ,,	19,252.15
,,	Unterhalt und Erneuerung ber Schwellenbettung	"	76,094.65	,,	82,610 95
"	Anteile an den hierher gehörigen Unterhaltungskoften der Gemein-				
	schaftsbahnhöfe und Verschiedenes	"	3,808.41	н	1,573.49
	그 마이트 그리는 그리는 어느 이번 이렇게 되었다. 이 모르기에게 들어 가지 않는 사람들이 되었다. 그렇게 그 얼마나 하는 것도 없다고 있다.				

Bezüglich ber bebeutenben Wehrkosten für ben Unterhalt ber eisernen Brückenkonstruktionen bemerken wir, baß im Berichtsjahr ber Anstrich bei einer größern Anzahl berselben erneuert werben mußte; bezüglich ber ebenfalls erheblichen Minderausgaben für die Räumung der Wildbäche 2c., daß das Jahr 1899 ohne besondere Gewitter und Hochwasser vorüberging.

Wir haben im vorjährigen Bericht an bieser Stelle über ben Bergsturz vom Sasso rosso oberhalb Airolo berichtet und fügen dem Gesagten bei, daß sich später wohl noch weitere Nachstürze ereigneten, daß die Wassen, abgesehen von einigen Felsstücken, jedoch in den obern Gebieten liegen blieben und weber das Dorf noch die Bahnanlagen weiter gefährdet wurden, ferner daß im Berichtsjahr das Konsortium zur Ausführung der Bersbauungen im Absturzgediet gebildet wurde und daß diese selbst in der Hanptsache vollendet sind. Bund und Kanton haben an die Kosten der Verbauungen die üblichen Subventionen bewilligt.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen).

Ausgaben pro 1899 Fr. 507,274. 61 " " 1898 " 409,613. 56 mehr Fr. 97,661. 05

Bon biefen Ausgaben entfallen auf:

i	어마시다 그리다 사이는 이 원들이 맛있다면서 없었다.		1899		1898
a	. Materialbezüge für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise	Fr.	130,800.44	Fr.	122,794.45
b	. Löhne für die Einzelauswechslungen und den sonftigen Geleiseunterhalt	, ,,	83,267.72	"	89,761. —
c	. Regulieren der Strecken- und Stationsgeleise	"	150,748. 19	,,,	123,847. —
d	. Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen	,,	200,954.15	"	223,845.10
e	. Verstärkung des Oberbaues der Streckengeleise	"		. "	6,355.95
f.	Erneuerung und Unterhalt der Weichen und Unterhalt und Repa-				
	ratur ber sonstigen mechanischen Einrichtungen	,,	15,461.50	"	24,967.33
g	. Berschiedenes, Anteile an dem hierher gehörigen Unterhalt ber			· /.	
	Gemeinschaftsbahnhöfe, abzüglich Einnahmen	"	1,562.86	" "	10,591. 38
	zusammen	·Fr.	582,794. 86	Fr.	602,162. 21
	Hiervon ab:				
	Erlöse aus bem Altmaterial	Fr.	75,520. 25	Fr.	192,548.65
	Bleiben: Nettoausgaben	Fr.	507,274. 61	Fr.	409,613.56

Hieraus ist ersichtlich, daß die Bruttoausgaben für dieses Kapitel von denen im Vorjahre nicht viel abweichen, und daß die dennoch erscheinende erhebliche Differenz in den Nettoausgaben zu ungunsten des Berichtsziahres von den bedeutend größern Abzügen herrührt, was seinen Grund in den im Vorjahre in Rechnung stehenden Ersahleiftungen und Rückführungen hat (s. Geschäftsbericht pro 1898, Seite 29).

Im Berichtsjahre murben folgende Oberbauerneuerungen vorgenommen:

- 1. Totalerneuerung im linken Geleise vom Ausgang bes Pfaffensprungtunnels 324 m auswärts (km 57,811—57,635) und im rechten Geleise 408 m vor dem Wattingertunnel (km 60,162—60,570); zusammen 732 m mit Stahlschienen IV auf Eisenschwellen;
- 2. im Gotthardtunnel:

Erneuerung der alten eisernen Querschwellen durch neue Eichenschwellen in den Strecken: km 82,294-83,590 linkes Geleise 1296 m km 83,805-84,488 do. 633 m Totalerneuerung des Geleises in der Strecke: km 84,438-84,750 linkes Geleise mit Stahlschienen  $IV^a$  auf Eichenschwellen . . . . . . . . 312 m 312 m

Der gesamte Geleiseumbau hat fich baber im Berichtsjahre erftrectt:

auf 1422 m Totalerneuerungen (216 m pro 1898)

und 4960 m Schwellenerneuerung (1898 12075 m);

im ganzen auf 6382 m Geleife gegenüber 15451 m im Sahre 1898.

Außer diesen im Berichtsjahre vollendeten Erneuerungen sind im Gotthardtunnel folgende in Angriff genommen worben:

Die Erneuerung der alten Eisenschwellen in der Strecke km 81,392-85,345 im rechten Geleise mit neuen Eichenschwellen und die Erneuerung der Stahlschienen Type III mit Type IV<sup>a</sup> im linken Geleise von km 79,460-80,950 und km 81,200-84,750.

Die Bollenbung biefer Erneuerungen ift noch fur bie erfte Salfte 1900 in Aussicht genommen.

Der Abgang an Material am gewöhnlich en Unterhalt (Einzelauswechslungen) stellt sich im Bergleich mit bem Vorjahre wie folgt:

			1899	1898
Tannenschwellen			2159 Stück	2828 Stück
Eichenschwellen .	. 1		10337 "	8642 "
Giferne Schwellen			384 "	369 "
Gisenschienen .			1451 m	1005,0 m
Stahlschienen I		•	66 "	-
" II .	•		1731 "	1401,6 "
" III	•		1896 "	528,0 "
" IV			344 "	120,0 ,,
IV <sup>a</sup>			116 "	

Der Aufwand für Schienenbefestigungsmittel betrug Fr. 44,821. 85, gegenüber Fr. 52,517. 95 im Vorsjahre; hiervon kommt über die Hälfte auf Auswechslungen im Gotthardtunnel.

Schienenbruche haben wir im Berichtsjahr 53 gegenüber 25 im Jahre 1898 zu verzeichnen.

Die Geleiseregulierung umfaßte 486,446 m Hauptgeleise und 17,768 m Ausweich= und Nebengeleise ber Stationen, das bei den erstern 123,2 % der Gesamtlänge und bei den letzteren 16,0 % (1898: 96 % bezw. 31,5) ausmacht; der Durchschnittspreis für die Hauptgeleise beträgt 29,9 Cts. per Meter (1898: 27,7 Cts.). Die Kosten für diese Arbeit sind infolge dessen um 21,7 % größer ausgefallen als im Vorjahre.

 Wie bereits bemerkt, wurden im Berichtsjahre 2 Weichen in der Station Capolago gelegentlich der Totalerneuerung des Hauptgeleises I auf Eisen umgebaut, wobei auch die alten Wechsel und Kreuzungen Type I aus
dem Jahre 1874 erneuert worden sind; ferner wurden die Weiche Kr. 10 in Erstfeld auf Eisen umgebaut, wobei
die alte Hartgußkreuzung Type II (1882) gegen eine Schienenkreuzung ausgewechselt werden mußte, und 2 weitere
Hartgußkreuzungen Type II auf den Stationen Brunnen und Faido wegen Schadhaftigkeit erseht. Der Abgang
an ganzen Wechseln und Kreuzungen betrug daher pro 1899:

2 Stück Wechsel Type I (1874)
2 " Hartgußkreuzungen Type I (1874)
3 " " " " " " " II (1882)

Wir schließen diesen Abschnitt wie gewohnt mit ben Angaben über ben Stand ber Geleise unseres netes in Bezug auf ihre Konstruktion:

지기 집은 사람이 되고 있는 기업이다.	1899	)	1898	3	188	3
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises auf den doppelspurigen	Geleifelänge in Metern	°/0	Geleifelänge in Metern	°/o	Geleiselänge in Metern	0/0
Streden und Stationen	394,770	100	394,770	100	267,933	100
Hiervon entfallen einerfeits:						
auf Geleisestrecken mit Gifenschienen	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	198,350	50,2	199,212	50,5	201,989	75,8
" " " " " " " " III	17,070	4,3	17,306	4,3		_
" " " " " IV	157,871	40,0	156,773	39,7	_	
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	_		_	—,	88,975	33,2
" " " Gichenschwellen .	133,630	33,8	123,007	31,2	168,103	62,8
" " eisernen Schwellen .	261,140	66,2	271,763	69,3	10,855	4,0

Die Stahlschienen Type I haben 125 36,3 Gewicht per Meter; Höhe und II 130 37,0 kg Ш 142 44,0 kg IV u. IVa 145 u. 147 46 u. 48 kg

Gifenschienen liegen in Sauptgeleisen nur mehr auf ber Zweiglinie Cabenazzo-Locarno.

In einer Anmerkung hatten wir im Vorjahre berichtet, daß unter den Geleisestrecken mit Eichenschwellen sich noch 2054 m Geleise auf der Pinolinie und 8553 m auf der Locarner Linie mit gemischten Schwellen (Tannen und Eichen, letztere vorherrschend) befänden; die Tannenschwellen dieser Strecken sind im Berichtsjahre vollständig durch Eichen= oder eiserne Schwellen ersetzt worden.

Die Geleisestrecken mit Eichenschwellen haben im Berichtsjahre um 10623 m zugenommen; es rührt dies daher, daß wir im Gotthardtunnel für die Erneuerungen wieder Eichenschwellen verwenden, dis durch die fortgessetzte künstliche Lüftung des Tunnels bessere Verhältnisse bezüglich Einwirkung der Rauchgase und der Feuchtigkeit auf die eisernen Bestandteile des Oberbaues eingetreten sein werden.

Die Bahnlänge blieb unverändert mit 272,540 m, wovon 122,230 m ober 45 % boppelgeleisig sind. Die Länge ber Ausweich= und Nebengeleise ber Stationen beträgt 110485 m (1898: 110166 m).

ad 3. Unterhalt ber Hochbauten auf ben Bahnhöfen und Stationen und auf ber Strede.

Ausgaben für:	1899	1898	
a) laufender Unterhalt der Hochbauten .	. Fr. 59,902. 19	Fr. 72,724.30	
b) verschiedene besondere Hochbauarbeiten .	. " 10,891.76	,, 10,525.90	,
311	ammen Fr. 70,793. 95	Fr. 83,250. 20	
	veniger Fr. 12,456. 25		
Die besonderen Hochbauarbeiten betreffen:			
Abbrucharbeiten infolge Erganzungs= und Neubauten in	Schwyz, Lugano und im Go	etthard=	
tunnel (Ventilationsanlage)		Fr. 3	3,144. 18
Provisorische Getreibelager in Erstfelb		, "	991. 20
Erweiterung ber Abortanlage in ber alten Lokomotivremi	se in Bellinzona	" 1	,512. 93
Abaptierungsarbeiten für ein Aufenthaltslokal für die Ga	Sarbeiter in einem Anbau de	r Gas=	
anstalt in Bellinzona		,	598. 22
Umbauten in ber Wagenremise, Wagenreparatur und So	damäscherei der Centralwerkst	ätte in	
Bellinzona		" 4	4,645. 23
		zusammen Fr. 10	0,891.76
In ben Ausgaben für ben laufenben Unterhalt fi	nd auch die bezüglichen Ausg	jaben für das Beri	valtungs=
gebäude in Luzern mit Fr. 2801. — (1898: Fr. 7056.	35) inbegriffen.		

Im übrigen geben bie Ausgaben für bas Rapitel Hochbau zu keinen Bemerkungen Anlaß.

ad 4. Unterhalt ber Telegraphen und Signalleitungen, ber festen Signalein= richtungen, ber Ginfriedigungen und Barrieren.

Ausgaben	pro	1899			Fr.	75,011.96	
"	"	1898	•		, ,,	97,397.56	
				meniaer	Ær.	22,385, 60	_

Sowohl die Telegraphenleitung, als auch die Einfriedigungen haben im Berichtsjahre weniger Unterhalt erfordert als pro 1898, erstere namentlich infolge der in den letzten Jahren durchgeführten Berbesserungen des Gestänges.

ad 5. Die Ausgaben für Schneeräumen sind im Berichtsjahr wieder erheblich herabgegangen, indem dieselben nur Fr. 22,852. 18 gegenüber Fr. 67,346. 56 im Jahr 1898 betragen (weniger Fr. 44,494. 38); Ursache sind die schneearmen Perioden der beiden Winter 1898/99 und 1899/1900.

# C. Sonftige Ausgaben.

Ausgaben pro	1899	•		Fr. 89,855. 1	9
" "	1898	•		,, 56,609.6	9
			mehr	Fr. 33,245. 5	0

Indem wir auf die kapitelweise Ausscheidung dieser Ausgaben in der 18. Jahresrechnung für den Betrieb unserer Linien (f. Beilagen) verweisen, berichten wir, daß die Mehrausgaben pro 1899 auf die Betriebskosten der künstlichen Lüftung des Gotthardtunnels kommen, welche hierher verrechnet werden (Kap. II C 6) und sich auf Fr. 38,805. 58 belaufen. Minderausgaben haben sich beim Unterhalt des Inventars ergeben.

In Bezug auf die Ausgaben für die Tunnelventilation bemerken wir jedoch, daß sich darunter auch die Installationskosten für die vorläufig als Antriedsmotor der Bentilatoren aufgestellte Lokomotive mit Fr. 6041. 37 befinden, sodaß die eigentlichen Betriedskosten nur Fr. 32,764. 21, inkl. Unterhalt und Reparaturen, betragen.

Die Anlage konnte das erste Mal am 16. März in Betrieb gesetzt werben; in bem mit 291 Tagen versbleibenden Abschnitt des Betriebsjahres war die Anlage

- an 181 Tagen im Betrieb für Lüftung bes Tunnels;
- an 76 Tagen herrschte Sudzug ober ftarker Nordzug, weshalb die Luftung unterblieb;
- an 34 Tagen war die Bentilationsanlage wegen Reparaturen an der Installation, Kesselwaschen und Unbringen von Berbesserungen außer Betrieb.

# III. Stations, Expeditions und Zugsbienft.

Die Gesamtausgaben stellen sich auf Fr. 2,625,819. 99 gegenüber Fr. 2,467,182. 45 im Vorjahre. Die Mehrausgabe von Fr. 158,637. 54 beschlägt lediglich die Personalkosten, welche infolge der periodischen Gehalts= und Lohnerhöhungen, der Erhöhung der Nebenbezüge für das Zugspersonal und der Zunahme des Getreideverkehrs sowie des Verkehrs im allgemeinen gestiegen sind.

# IV. Fahrdienst. (Lokomotiv= und Wagendienst.)

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1898 Fr. 4,055,199. 32 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 4,122,037. 70.

	Davon entfallen:			1899		1898
au	F Personalausgaben		Fr.	1,288,837.18	Fr.	1,218,191.58
• "	Materialverbrauch ber Lokomotiven und Wagen		,,	1,805,135.62	,	1,660,508.80
"	Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials		"	1,004,528.90	,,	1,150,196.52
"	sonstige Ausgaben		"	23,536. —	"	26,302.42
	Summa	[	Fr.	4,122,037.70	Fr.	4,055,199.32

Der Stand ber Lokomotiven (Tabelle 14) hat im Laufe des Berichtsjahres keine Beränderung erlitten.

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 1885: 26,087,430 " " " " " 652,920. 92 1895: 54,611,955 " " " " " 1,298,081. 01 1899: 68,406,994 " " " " 1,680,235. 51

#### Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883: 11.58 kg im Kostenbetrage von 37.97 Ets.
1884: 12.06 " " " " 32.26 "
1885: 11.58 " " " 28.98 "
1886: 11.44 " " " " 28.57 "

```
1887: 12.28 kg im Roftenbetrage von 30.96 Cts.
                             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
                             1899: 14.66 "
                                                                  36.01
       Un Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurden verbraucht:
                        1883: 82,175.5 kg im Kostenbetrage von Fr. 71,782. 25
                        1885: 54,682.7
                                                                     42,246.79
                        1895: 197,132.0
                                                                     65,072.67
                        1899: 385,235.0 "
                                                                  ,, 105,766.80
                                      ober 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
                             1899: 0.083
                                                                 2.57
       Die Reparatur= und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen
Fr. 637,557. 01 gegen Fr. 763,532. 71 im Borjahre, pro Lokomotivkilometer 13.662 Cts. gegen 16.884 Cts.
       Stand ber Bagen (Tabelle 20). Im Laufe bes Berichtsjahres murben neu beschafft:
                     6 Stück Gepäckmagen
                                                                         Serie F
                                                                               G R 1
                              gebeckte Bieh= und Guterwagen
                                                                               MR 2
                              Steintransportmagen
```

225

29

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Wagen (Tabelle 23) betrug im Berichtsjahre 35,876.00 kg im Kostenbetrage von Fr. 7,205.45 gegen 35,885.50 kg im Kostenbetrage von Fr. 7,077.72 ober per Wagenachsenkilometer 0.362 gr à 0.007 Cts. gegen 0.386 gr à 0.008 Cts. im Jahre 1898.

Die Reparaturkosten ber Personen- und Lastwagen (Tabelle 24) betrugen zusammen Fr. 363,849.02 gegen Fr. 425,999.79 im Jahre 1898.

## V. Berichiedene Ausgaben.

Die unter bieser Rubrit verrechneten Pacht= und Mietzinsen stellen sich gegenüber benjenigen bes Borjahres wie folgt:

	1899	1898
1. für Bahnhöfe und Bahnstrecken	 Fr. 180,867.04	Fr. 187,952.80
2. für Rollmaterial (Wagenmiete)	" 583,731.74	,, 563,956.74
3. für sonstige Objekte	,, 4,102.60	, 4,041.20
	Fr. 768,701. 38	Fr. 755,950.74

Für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnftrecken wurden im Jahre 1899 Fr. 7,085. 76 weniger bezahlt als 1898. Die Ausgaben pro 1898 schließen noch den Rest des Anteils der Aargauischen Sübbahn an den Transporteinnahmen auf der Strecke Kothkreuz—Jmmensee pro 1895/97 in sich.

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des ftarkeren Wagenverkehrs aus Deutschland und Italien. Fr. 19,775. — mehr ausgegeben als im vorhergehenden Jahre.

Die Ausgaben für sonstige Objekte blieben sich annähernd gleich.

Feuerversicherung. Außer ber infolge von Neubauten und Neuanschaffung von Rollmaterial eingestretenen Erhöhung ber Bersicherungssumme sind keine Beränderungen eingetreten. Die Erneuerung eines Teils ber Versicherungsverträge (Mobiliarversicherung) fällt in das folgende Jahr.

Bezüglich ber Versicherung der Getreibelager in Brunnen ist es uns gelungen, einen Vertrag abzuschließen, ber erhöhte Sicherheit für rechtzeitige Deckung des veränderlichen Risikos bietet. An diesem Vertrage sind fast sämtliche in der Schweiz konzessionierten Gesellschaften beteiligt.

Unfallentschäbigungen. Trot bem großen Berkehr ift die Zahl der Unfälle beim Dienstpersonal nicht gestiegen. Ginige Unfälle, wovon zwei mit tödlichem Ausgang, haben immerhin erhebliche Entschäbigungs ansprüche veranlaßt, welche, mit Ausnahme eines Falles, noch im Berichtsjahre zur gutlichen Erlebigung gelangten.

Der im letzten Berichte erwähnte Haftpflicht-Prozeß ist vom schweiz. Bundesgericht zu unsern Ungunsten entschieden worden. Die Einrede eigenen Verschuldens findet bei den Gerichten nur in ganz flagranten Fällen größter Fahrlässigfigkeit oder Sorglosigkeit Gehör.

Wit einem Reisenben, ber sich in einem Nachtzug unter eigentumlichen Berumftandungen eine Berletzung an ber Hand zugezogen, haben wir uns gutlich abgefunden.

Die Schabensfolgen bes am 30. Mai 1898 beim Gütschtunnel vorgekommenen Unfalles, ben bie Nordsostbahn zu vertreten hatte, mußten nach ben Bestimmungen bes Vertrages betreffend ben Bahnhof Luzern und bie Zufahrtslinien zu bemselben, von ben Eigentümern bes Bahnhofes gemeinsam getragen werden. Unser Anteil an ber Haftpslichtentschäbigung, welcher nach gütlicher Übereinkunft an die Hinterlassenen ber verunglückten Arbeiter bezahlt worden ist, beträgt Fr. 26,139. 70.

Für die Unfälle Mönchenstein und Zollikofen sind noch weitere Fr. 987. 61 bezahlt worden. Die Liquidation ist noch nicht beendigt.

Entschäbigungsforberungen für Berluft, Beschäbigung und Berfpatung von Guterfenbungen murben im Berichtsjahre eingereicht: 2728.

Entschädigungen wurden geleist	et	et	t	ĭ	i	١	1				į	i	1		٥	e	(						l			ĺ	l	l	ĺ	ĺ	ĺ	١	۱	۱	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	l		i												•	(	(	(	(	ĺ	ĺ	ĺ	(	ĺ	ĺ	ĺ	e		ĺ	(	(	(		(		•	(	(	(	(	(	(	(				(	(	(	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	(	ĺ	ĺ	ĺ	ĺ	Ė	ť	Ė	ί	ĺ	ĺ	(	(	(										•			•							į	į	į	į												
--------------------------------	----	----	---	---	---	---	---	--	--	--	---	---	---	--	---	---	---	--	--	--	--	--	---	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	---	---	---	---	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

für	Beschädigungen										•	in	359	Fällen ?	fr. 10,540.48
,,	Manko .				•				•			. "	259	"	" 3,690. 15
"	Verspätung und	irrige	In	tradier	ung		•	, ,	•			. "	389	"	" 6 <b>,466.</b> 03
11	unrichtige Behar	dlung	von	Zollge	eleitsd	heinen	2C.	٠,				"	12	"	28.43
"	Verschiedenes								٠	• * .		"	59	"	" 854. 76
											_				-

zusammen in 1078 Fällen Fr. 21,579. 85

#### Sievon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften .						Fr.	7,722.79		
Beteiligung fehlbarer Angestellter 2c						"		1.	
Erlös aus übergähligen Transportgegenstänben	ι.					"11"	198.95	"	7,921.74
©3	bleiben	<b>somit</b>	zu	unsern	Lasten		1	Fr.	13,658.11

Ronzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Wit Schreiben vom 12. September hatte uns die schweiz. Bundeskanzlei zur Kenntnis gebracht, daß der Bundeskat mit Rücksicht auf den im Jahre 1898 erzielten Reingewinn auf Grund von Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 der Gotthardbahn eine Konzessionsgebühr von 55,200 Fr. (276 km zu 200 Fr.) auferlegt habe. Im Vorjahre wurde bekanntlich die Konzessionsgebühr auf 100 Fr. pr. km reduziert, da der Reinertrag nach der Verechnung der Behörde weniger als 6% betragen hatte. Wir bezahlten die festgesetzte Gebühr unter Erneuerung des im Geschäftsberichte für das Jahr 1898 angeführten Vorbehaltes.

Wit der Regierung des Kantons Tessin kam eine Vereinbarung über die Ausscheidung der steuerpflichtigen und steuerfreien Objekte der Gotthardbahn auf dem Gebiete des Kantons Tessin zu stande. Gine nennenswerte Erhöhung des Steuerbetrages ist dadurch nicht entstanden.

Bezüglich der Frage, ob die Gotthardbahn nach Maßgabe der Konzessionen verpflichtet sei, für den Schahungswert der Getreibelagerhäuser auf dem Territorium der Kantone Schwyz und Uri Steuern zu bezahlen, haben wir uns veranlaßt gesunden, die Entscheidung des in den Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichtes anzurusen. Nach Konstituirung des Schiedsgerichtes und Abschluß des Schiedsvertrages hat dis Ende des Jahres ein erster Schriftenwechsel stattgefunden.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 50,013. 49 sind, hauptsächlich burch ben Wegfall ber im letten Berichte erwähnten Kosten ber Berechnung ber technischen Bilanz ber Hulfskasse ber Beamten und Angestellten ber Gottharbbahn und ber durch ben Bergsturz vom Sasso rosso am schwersten geschäbigten Bewohner Airolos verabreichten Liebesgabe, um Fr. 16,970.13 kleiner als im vorigen Jahre. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 13,162.62 Zahlungen für bas Lebensmittelmagazin in Bellinzona;

- " 7,540.51 Zahlungen für die Wasch= und Babeanstalten auf verschiebenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte;
- " 20,886. 25 Zahlungen für die Privatschulen ber Gotthardbahn.

# E. Berichiedenes.

## 1. Unfälle.

Im Berichtsjahre find beim Betrieb im engern Sinne 87 Unfalle vorgekommen und	zwar:
1. Entgleisungen: auf ben Stationen	1
auf offener Bahn	4
2. Zufammenftöße: auf ben Stationen	1
auf offener Bahn	_
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen murben:	-78
4. Unbere Unfälle:	- 3
Gesamtzahl ber Unfälle	87
Infolge dieser Unfälle wurden getötet:	verlett:
1. Durch Entgleisungen ober Zusammenstöße Reisenbe	
Bahnbedienstete —	
Drittpersonen —	_
2. Durch sonstige Ereignisse	
Reisende —	3
Bahnbedienstete 2	72
Drittpersonen .	<b>1</b>
$\overline{2}$	76
Selbstmorbe 2	

Die zwei Unfälle mit töblichem Ausgang betreffen ben Hulfsmanövriften Delcd Paolo auf Station Bellinzona und ben Stationsarbeiter Erwelli Emilio auf Station Lugano, welche, ber erstere am 26. April, ber lettere am 24. Dezember, beim Manöver zwischen die Puffer von Wagen gerieten und sofort getötet wurden.

## 2. Sülfstaffen.

## a) Bulfstaffe fur bie Beamten und Angeftellten.

Die im letziährigen Geschäftsberichte erwähnte Revision der Statuten der Hulfskasse kam im Lause des Berichtsjahres zum Abschluß. Die wesentlichste Anderung besteht in einer Erhöhung der Maximal=Pension von 60 % auf 2/3 des Gehalts, welche nach zurückgelegtem 25. Dienstjahr erreichdur ist. Sodann wurde nach dem Borgang anderer Bahnen das Maximum der Versicherungssumme von 3600 Fr. auf 4000 Fr. erhöht. Zur Deckung der Mehrleistungen wurden die jährlichen Prämien sowohl der Gesellschaft wie der Mitglieder um 1 % erhöht. Die Gesellschaft trägt nunmehr sür die Versicherung 7 % und die Mitglieder 4 % bei; die Gesamt= Prämie beträgt somit 11 % der versicherten Gehalte und Nebenbezüge. Nach dem Urteil unserer Versicherungs= techniker werden die Mehrleistungen der Kasse durch die Erhöhung der Prämie vollständig gedeckt und es soll aus der Statutenänderung keine Störung der Bilanz erwachsen.

Der schweiz. Bundesrat hat den revidierten Statuten am 26. Juni 1899 die Genehmigung erteilt, und es traten dieselben am 1. August 1899 in Kraft.

Über ben Berlauf bes Berficherungsgeschäftes im Berichtsjahre haben wir keine Bemerkungen beizufügen. Wie bie nachstehenden Tabellen erzeigen, sind keine anormalen Erscheinungen aufgetreten.

# Übersicht über bie Attivmitglieber ber Sulfstaffe.

Jahr	Am Jahres- anfang	Gingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	· Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Fahresende
1891	980	83	36	1	5	ġ	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
1899	1536	49	12	1	7	7	1558

# überficht über bie Unterftütten und Penfionierten.

	*Am Fahres= anfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres										Am.	
						ı	Interstützt	e			Penfi	onierte .		Jahre	şende	
Jahr	Unterfüßte	Pensionierte	Unterstüßte	Penfionierte	durch Wieders eintritt d. Ers werbsfähigkeit	durch Penfionierung	durch Averfals entfchädigung	Gestorben	Total	· durch Averfale entichädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstilitzte	Penfionierte	
1891	23	44	5	8	_	1	1	1	3		_	_	<u>.</u>	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		- <del>-</del> -	_	_	27	109	
1897	27.	109	5.	21	1	8	_	_:	9			1	1	23	129	
1898	23	129	7	15	- 1	5			5	-	<u> </u>	_		25	144	
1899.	25	144	5	11	1	3	-	<del>-</del>	4		-1	_	-	26	15 4	
												7				

\*) Bollichrigfeit penfionsberechtigter Rinber.

Bei ben Penfionierten ift bie Familie eines verftorbenen Mitgliebes jeweilen nur wie eine Berfon gerechnet.

# Finanzielle überficht über bie Sulfstaffe.

# Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Borjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Berschiedene 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
1899	4,243,346.56	122,144.27	274.258.11	177;374.38	4,817,122.32

<sup>\*)</sup> Intlusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Dedung des Desigits.

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

\*\*\*) Intlusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—.

†) Jinken und Aursgewinne.

††) Intlusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 103,881.69.

Ausgaben.

	1	Interstikungen	und Pensioner	t .	Abgang8=			
Jahr.	an lebende Mitglieder	an die Hinter= lassenen ver= storb. Mitgl.	Aversalent= schädigungen	Total	entschädi=	Verschiedene Ausgaben	Total	Salbo- vortrag
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
1899	47,238.36	70,306.55	°1	117,544.91	2,340.40	2,637 70	122,523.01	4,694,600.31

<sup>\*)</sup> Rursverlufte.

#### b) Rrantentaffen für bie Arbeiter ber Gottharbbahn.

Während die Krankenkasse für den Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst mit einem Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben abschließt, erzeigt die Rechnung der Krankenkasse für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst eine Verminderung des Fonds, welche jedoch zu keinen Bedenken Anlaß gibt. Es ist übrigens zu bemerken, daß die Gesellschaft an die letztere Kasse keine Beiträge leistet und die Mitgliederbeiträge nebst den Zinsen aus dem Dotationskapital, welches aus der Liquidation der Bau-Krankenkasse herrührt, dis anhin immer ausgereicht haben, die Ausgaben zu decken. Die gegen Ende des Jahres infolge der weitverbreiteten Influenza eingetretenen Wehrausgaben werden sich indessen erst im solgenden Jahre bemerkbar machen.

# c. Fonds für Belohnung hervorragender Leiftungen zur Berhütung von Ungludsfällen im Betriebsbienfte.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3,767. 15 zugeflossen und Fr. 560. — zu Belohnungen entnommen worben. Solche erhielten Angestellte bes Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes.

Der Titelbestand wurde im Jahre 1899 von Fr. 83,500. — auf nominell Fr. 85,000. —  $3^{1/2}$  % Obligationen der Gotthardbahn erhöht, die dann gegen  $3^{1/2}$  % Bundesbahnobligationen von 1899, Serie A, umgetauscht wurden.

# F. Bülfsgeschäfte.

#### 1. Wertstättebienft.

Die Bahl ber Beamten ift gleich geblieben.

" 31. Dezember " "

Die Zahl ber Arbeiter, nach ben verschiebenen Handwerken geordnet, schwankte bas Jahr hindurch in folgenden Grenzen:

# Um 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 487 Mann

Die größte Rabl am Monatsende mar 532, die kleinste 487 Mann und awar

Die geopte Dage um Debitation ibat 002, bie	teempte 10. Death und fiout
<b>Borarbeiter</b>	Schreiner und Glaser
Vorarbeitergehülfen 2—2	Maler
Schlosser und Monteure 188—164	Sattler 8—8
Dreher	Lehrlinge 41—37
Schmiede und Zuschläger	Handlanger
Resselschmiede	Metallgießer 3-3
Rupferschmiede	Nachtwächter
Spengler	강성들이 가장하다 다 가장하다는 것만

Im gangen gelangten 176 Lokomotiven, 677 Personen- und 2883 Gutermagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 24 Lokomotiven, 38 Personen= und 37 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 24 Lokomotiven, 24 Personen= und 50 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie:

Anferigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Anbringen ber Bogiebremse au 8 Schnellzugslokomotiven; Umbau von 23 Personen= und 2 Güterwagen auf größern Radstand; Ausrüsten von 225 Güterwagen mit der Westinghousebremse und Dampsheizungsleitung; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. für die Material= verwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in ben Depotwertstätten:

am 1. Januar 76 Mann

" 31. Dezember 81 "

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 75-81 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben fich folgende Zahlen:

	Erftfelb:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	19—24	12	11—12
Dreher	1		
Schmiede und Zuschläger	2		
Spengler	1—2	1-0	
Lehrlinge	8—11	0-2	· · · · -
Dampfmaschinenheizer	1		<u> </u>
Schreiner	1-0		
Handlanger	7	3	7

#### 2. Gasanftalt.

마상부터 보통 이 나를 내려 가능하는 것이 하게 되고 있습니다. 그 생각이 얼마나 집에 가게 되어 있는 것이 하는데 모든데 없었다.		
Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre		48,297,000 m³ Gag
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1899		343,000 ,, ,,
	Tota	f 48,640,000 m³ Gas
Hiervon wurden abgegeben:		
an Wagen der Gotthardbahn	18,337,075	
" fremder Verwaltungen	25,765,601	
[[[[[]]]]] [[] [[]] [[] [[]] [[] [[]		44,102,676 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1899		4,237,324 " "
Gasvorrat am 1. Januar 1900		300,000 ,, ,,
Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:	Total wie oben	48,640,000 m³ Gas
per produzierten m³ Gas auf Fr. 1.	37	
" nutbaren " " " " 1.	50	
Im Berichtsjahre wurden 78,327 kg Rohmaterialien vergaft.		
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 61,66 m³ Gas.		
어느 살으면 그렇게 가는 어느 아니는 사람들은 그렇게 되었다. 그렇게 하는 사람들이 되었다면 하는 것이 없는 사람들이 없는 것이다.		The state of the state of the state of

# G. Perfonaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

# 1. Allgemeine Bermaltung.

Sekretariat und Kanzlei der Direktion (ink	flusive 2 Üb	erfeter) .	1899 14	1898
Archivariat			3	3
Bureau der Rechnungsrevision .			7	7
		Übertrag	24	24

	<b>.</b>	lbertrag	1899 24	1898 24	
	Buchhaltungsbureau	iveritug	6	6	
	그래요 선생님의 이번째에 보고 하면 하고 있는데 그런 그리고 있는데 그리고 되었다.		6	6	
	Hauptkassa		13	13	
			2	2	
	Rommerzielle Agenten			39	
	Betriebskontrolle und statistisches Bureau	•	40		
	Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)		3	3	
	Telegrapheninspektion und Telegraphisten	•	3	3	
	Abwartpersonal		7	7	
S	Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und He	izer .	. 8	8	
	Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) .		21	21	
	Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen	und im			
	Lebensmittelmagazin		27	27	•
	Privatschulen ber Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen		10	10	
				170	169
	2. Bahnauffichts= und Unterh	altungsbi	en st.		
	Oberingenieur und Centralbureau		20	19	
	Bahningenieure und beren Bureaur		12	13	
	Bahnmeister und Aufseher		25	24	
•	Borarbeiter, Bahnmeifter: und Borarbeiter-Gehülfen		44	44	
	Streckenwärter		103	104	
	Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter		162	157	-
	Barrierenwärterinnen		122	121	
			7	7	
	Berschiedene Angestellte		. 11		
ì	Arbeiter im Taglohn		467	$962 \frac{479}{}$	968
				902	900
	3. Stations -, Expeditions - ui	nd Zugsbi	e n st.		
	Oberbetriebsinfpettor und Bureau besfelben		13	13	
	Wagenkontrolle		10	10	
	Betriebsinfpettion		1	1	
	Bahnhofvorstände		8	8	
	Stationsvorstände		36	36	
	Soundhefg		13	13	
	Stationsgehülfen		69	69	
	Wagenkontrolleure		24	23	
•	Cinnehmer		11	11	
	Gepäckerpedienten		7	7	
	Telegraphisten		18	19	
	Ambulante Stellvertreter		16	16	
	나, 살이 독하게, 그림으로 하는 마시, 저는 이는 그렇게 하는 데 그는 그들은 점점이 그는 다른 이 그리는 그렇게 그는 그는 네트라지 않았다면 하		1	10	
	Lagerhausverwalter		6	6	
	Gütererpedienten				
	경기 이번 되면서 하다는 사람이 없는 것 같아. 나를 했다.	Übertrag	233	1132 233	1137

				1899	1898
			Übertrag	233 1132	233 1137
Gütererpeditionsgehülfen .				62	60
Güterschaffner			*	21	21
Rangiermeister				12	12
Rangiermeister-Gehülfen .				6	8
Portiers und Hülfsportiers				9	8
Bolontäre				20	26
Stationswärter				128	126
Maschinenwärter für elektrisch	e Beleuchtung			1	1
Oberzugführer	e Sectionaring	•		2	2
Zugführer				62	62
Rondukteure	•	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		103	101
Schlafwagendiener				3	3
Bremser		•		147	153
Übersetzer				2	2
Billetdrucker				1	1
Gepäckarbeiter				3	3
Lampisten				13	14
Puterinnen				2	2
Nachtwächter				8	8
Manövristen	* 1			71	72
Güterarbeiter				185	180 .
Maschinenwärter-Gehülfen .				3	3 .
				1097	1101
	4 m - 5 4	·			
	4. Masch	inenb	ten fr.		
Maschinenmeister und beffen s	Hülfspersonal			17	17
Borftande ber Maschinendepot	•	Hülfsper	jonal (inkl.		
5 Ausläufer)				21	15
Lokomotivführer				127	123
Lokomotivheizer				126	119.
Lokomotivheizer provisorisch		•		48*)	42*)
Putermeister				3	3
Lokomotivputer				91	95
Lampisten		•		4	4
Wagenaufseher				1	1
Wagenvisiteure		•		7	7
Wagenvisiteur=Gehülfen (8 pr	23	22			
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer				40	43
Auffeher für die elektr. Zugst				1	. 1
Arbeiter der Akkumulatoren-La	destation.			3	2
				512	494
			Übertrag	2741	2732

<sup>\*)</sup> Die für Ausnahmefalle weiter benötigten prov, Beiger find in ben Lotomotivputgern und Berfftattearbeitern eingerechnet.

				1899	1898
			Äbertrag	2741	2732
	5.	Wertstättendi	en st.		
		Centralwerkstätte.			
Werkstättenchef und beffen L	Werkstättenchef und beffen Bureat	ipersonal		10	10
	Werkführer (3) und Werkführerge	chülfen (5)		8	8
	Vorarbeiter			13	13
	Schlosser, Dreher, Schmiede, Ma	ler, Sattler, Metallgie	eßer,		
	Werkzeugmacher, Nachtwächte	r, Schreiner, Spengle	r .	317	296
	Handlanger			144	138
	Lehrlinge			37	40
V	In den	Werkstätten ber Masc	hinenbepots.		
	Depotchef=Gehülfen für ben Wertf	tättendienst .		1 .	1
	Vorarbeiter			3	3
	Schlosser, Dreher, Schmiebe, Spe	ngler, Schreiner und	Dampf=		
	maschinenwärter			51	53
	Handlanger			17	16
	Lehrlinge			10	8
1.				611	586
		6. Gasanstali			
	Gasmeister			1	1
	Gasmeistergehülfen		•	1.	1
	Gasarbeiter		• •	6	6
			Total	3358	3324
		Retapitulation	1.		
		1899			1898
Zahl ber	Betriebsbeamten	1765, per Bahnkilo	meter 6,39	1731, pe	r Bahnkilometer 6,27
Zahl ber	Arbeiter im Taglohn	1593, " "	5,77	1593, "	,, 5,77
	Total	3358, per Bahnkilo	meter 12 .c		r Bahnkilometer 12,04

# III. Finanzwesen.

In unserer Vorlage an die Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1899 (vergl. Beilage 1) wurde bereits mitgeteilt, daß in den ersten Monaten des Jahres von den verbliebenen 7 Millionen des  $3^{1/2}$  % Anleihens der Betrag von Fr. 700,000.— zu einem Durchschnittskurse von etwas über 99 % begeben worden sei. Gleichzeitig wurde unter Darlegung des weitern Geldbedarfes und mit Hinweiß auf den Umstand, daß die fernere Ausgabe von Obligationen genannten Anleihens dei den veränderten Verhältnissen des Geldmarktes mit zu großen Kursverlusten verbunden wäre, um die Bewilligung zur Ausgabe eines 4 % Anleihens nachgesucht. Wir erhielten hierauf die Ermächtigung, zur Deckung weiterer Baubedürsnisse und Vermehrung des Vetriebs=