

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: 07.01.2026

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

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

Vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement wurde dem schweizerischen Eisenbahnverbande der Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen zur Beratung und Bekanntgabe der Bemerkungen übermittelt. Der Verband hat, obwohl diese Angelegenheit ihn nicht direkt berührt, beschlossen, mit Rücksicht auf die für die Landesinteressen hochwichtigen Fragen dem Wunsch 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.

Im **Personen- und Gepäckverkehr** wurden im Berichtsjahre 24 Tarife und 31 Tarifnachträge eingeführt.

Einschließlich der vom Vorjahre pendenten 17 Fälle wurden 793 Fahrgeldreklamationen erledigt, von denen 106 abgewiesen wurden, während in 687 Fällen den Rückerstattungsge suchen 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.

Zu den auf 1. Januar 1899 pendent gebliebenen 358 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3104 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3462 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3128 erledigt, so daß als unerledigt 334 auf das Jahr 1900 vorgetragen werden.

B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat am 1. Juni in Kraft. Im Vergleich zum Sommerfahrplan 1898 weist derselbe folgende Neuerungen auf:

1. Linie Luzern-Chiasso.

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 weitem wurde Zug 51 in Flüelen in Verbindung mit Schiffskurs 15 gebracht und zu diesem Zwecke auf der Strecke Flüelen-Airolo 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 Brunnén 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 Verbindung zwischen Gotthardbahn-Zug 55, Mittelmeerbahn-Zug 341 einerseits und dem um 7.35 vormittags von Mailand nach Venedig abgehenden adriatischen Zug 121 anderseits wurde Gotthardbahn-Zug 55 7 Minuten früher nach Chiasso gebracht.

2. Linie Bellinzona-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 der italienischen Regierung entsprechend, durch Beigabe eines Personenwagens III. Klasse für die Personenbeförderung eingerichtet.

3. Linie Bellinzona-Locarno.

Zug 33 wurde in Cadenazzo 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 Goldau-Zug.

Behufs Herstellung einer Verbindung zwischen Nordostbahn-Zug 172 Zürich-Zug und Gotthardbahn-Zug 301 Goldau-Erstfeld wurde zufolge einer Verfügung des schweizerischen Eisenbahndepartements 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 Wunsche der Regierung des Kantons Zug gemäß wurde Güterzug 555 durch Einschaltung eines Personenwagens III. Klasse dem Personenverkehr zur Verfügung gestellt.

b. Winterfahrordnung.

Der Winterfahrplan trat am 1. Oktober in Kraft und verzeigt gegenüber dem Sommerfahrplan folgende Änderungen:

1. Linie Luzern-Chiasso.

Die Lokalzüge 301, 302, 305 und 306 sind auf der Strecke Goldau-Erstfeld-Goldau durch Güterzüge mit Personenbeförderung ersetzt worden.

Güterzug mit Personenbeförderung 509, der im Sommer von Flüelen ausging, verkehrte nur ab Altdorf.

Die Personenbeförderung 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-Flüelen nicht mehr.

Die Diensthalte des Zuges 41 in Erstfeld und des Zuges 45 in Wassen dienten gleichzeitig zur Aufnahme und Abgabe von Reisenden.

Der Halt der Züge 45 und 46 in Capolago wurde auf die Zeit beschränkt, während welcher die Monte Generoso-Bahn im Betriebe stand.

Mit den italienischen Bahnen wurde die unmittelbare Fortsetzung des Nachtschnellzuges der Gotthardbahn Nr. 57 und der Mittelmeerbahn Nr. 49 von Mailand nach Venedig 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-Venedig 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 den Schnellzug 21 neuerdings durch den beschleunigten Personenzug 121 ersetzen.

2. Linie Bellinzona-Luino.

Änderungen auf dieser Linie traten nicht ein.

3. Linie Bellinzona-Vocarno.

Auf Antrag der Regierung des Kantons Tessin wurde, um einem wiederholt gestellten Begehren der Gemeinde Vocarno zu entsprechen, ein Schnellzug No. 72 in den Fahrplan aufgenommen, der um 9. 26 vorm. von Vocarno abging, um 10. 01 vorm. in Bellinzona einzutreffen und daselbst den Anschluß an Zug 52 Chiasso-Luzern zu finden. Gleichzeitig wurde der bestehende Personenzug 34 Vocarno-Bellinzona unterdrückt und dafür dem Schnellzug 76 das Anhalten auf allen Stationen vorgeschrieben.

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

4. Linie Goldau-Zug.

Zug 201 Zug-Goldau kam nicht mehr zur Ausführung.

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

Im übrigen haben wir mit Bezug auf den Fahrplan noch zu erwähnen, daß infolge des 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 Vocarno-Bellinzona und Goldau-Zug verschiedene Supplementzüge 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, Expreszug 58 und Schnellzug 52 auf der Strecke Lugano-Luzern täglich doppelt geführt werden.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1899 (276 Kilometer)				1898 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1898		Minder- einnahme	
	Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Fr.	Sts.
I. Personentransport . .	7457793	40	38.52	36.90	6845010	36	38.58	36.90	612783	04	—	—
II. Gepäck-, Tier- u. Güter- transport (inkl. Nebenge- 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	—	—
c. Güter aller Art . .	10661537	45	55.06	52.75	9864910	12	55.60	53.19	796627	33	—	—
Total	19361911	77	100		17741324	76	100		1620587	01	—	—
B. Einnahmen aus ver- 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 Verkehrskategorien 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:

	1899	1898
per Bahnkilometer	Fr. 70,151. 85	Fr. 64,280. 16
„ Zugkilometer	„ 6. 13	„ 5. 75
„ Tag	„ 53,046. 33	„ 48,606. 37

Mit Ausnahme des Monats April zeigen sämtliche Monate Mehreinnahmen. Wie im Vorjahre ist die 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 Verkehrs und der Einnahmen im einzelnen heben wir hier folgendes hervor:

1. Personenverkehr.

Die im Geschäftsbericht des Vorjahres erwähnte Entwicklung des Personenverkehrs hat im Berichtsjahr einen erfreulichen Fortgang genommen. Die Gesamtzahl der beförderten 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. Mit Ausnahme der kombinierbaren Rundreisebilletts für den Schweiz. Verkehr und der Militärtransporte gegen Gutschein sind alle Rechnungsrubriken bei der Zunahme beteiligt. Von den vom Schweiz. Eisenbahnverband eingeführten Generalabonnements 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 für 12 Monate und eine Person und 576 Stück für 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 Vorjahre waren uns Fr. 20,971. — nachzuvergüten. Die definitive Jahresrechnung wird voraussichtlich einen höhern Betrag aufweisen. Während der Sommermonate ist die Gotthardbahn durch die Inhaber der Generalabonnements stark in Anspruch genommen worden. Wir bemerken hier nebenbei, daß der Schweiz. Eisenbahnverband die Centralabrechnungsstelle für die Generalabonnements unserer Verwaltung übertragen hat.

Die Zahl der Personenkilometer im ganzen ist von 104,209,654 auf 118,826,707 und die Distanz, die 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 Zahl der Reisenden hat betragen:

		1899	1898
in der	I. Klasse	112,078 = 4,55 %	97,774 = 4,14 %
„ „	II. „	543,758 = 22,03 %	493,908 = 20,92 %
„ „	III. „	1,809,444 = 73,40 %	1,768,925 = 74,94 %

Es haben Personenkilometer aufzuweisen:

die	I. Klasse	12,727,560 = 10,71 %	11,538,614 = 11,07 %
„	II. „	33,732,405 = 28,39 %	29,477,198 = 28,29 %
„	III. „	72,366,742 = 60,90 %	63,193,842 = 60,64 %

Hiernach hat jeder Reisende durchschnittlich befahren:

		1899	1898
in der	I. Klasse	113,56 Km.	118,01 Km.
" "	II. "	62,04 "	59,68 "
" "	III. "	39,99 "	35,72 "

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	59,09	52,90
" " Personenwagenachsenkilometer	4,62	4,25

Einnahmen haben geliefert:

		1899	1898
die	I. Klasse	Fr. 1,591,620 = 21,34 %	Fr. 1,438,462 = 21,02 %
"	II. "	" 2,625,839 = 35,21 %	" 2,375,453 = 34,70 %
"	III. "	" 3,240,334 = 43,45 %	" 3,031,095 = 44,28 %

Als Fahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1899	1898
in der	I. Klasse	Fr. 14.20	Fr. 14.71
" "	II. "	" 4.83	" 4.81
" "	III. "	" 1.79	" 1.71

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Etz.	6,28	Etz. 6,57.
------	------	------------

2. Gepäcktransport.

Die Transportquantitäten sind von 7284 Tonnen auf 7826 Tonnen oder um 542 Tonnen und die Einnahmen von Fr. 606,539.42 auf Fr. 660,705.58 oder um Fr. 54,166.16 = 8,93 % gestiegen. An dieser Zunahme, die mit derjenigen 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 oder um 22,991 Stück gestiegen und die Einnahmen haben sich von Fr. 424,865 auf Fr. 581,875 oder um Fr. 157,010 = 36,96 % gehoben. Die Zunahme ist in der Hauptsache der größeren Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien, welche durch sanitätspolizeiliche Maßnahmen der kantonalen Behörden keine erhebliche Einschränkungen erlitten hat, zuzuschreiben. Überdies haben im Berichtsjahr Transporte von frischem Fleisch ab den italienischen Grenzstationen stattgefunden, deren Einnahmebetreffnisse unter dem Titel Gütertransport aufgeführt 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 aufzuweisen. 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 Genußmittel 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 Rang ein. Die vier Haupttariffklassen sind an den Transportquantitäten in folgender Weise beteiligt:

	1899	1898
Eilgüter	50,843 Tonnen = 5,06 %	47,217 Tonnen = 4,93 %
Stückgüter	49,849 „ = 4,95 %	48,242 „ = 5,05 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	303,343 „ = 30,19 %	309,231 „ = 32,29 %
Ausnahmetarifsgüter	600,957 „ = 59,80 %	552,777 „ = 57,73 %

Die Hauptverkehre weisen nachstehende Quantitäten auf:

Schweiz—Italien	57,892 Tonnen	49,838 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	314,028 „	283,159 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	164,603 „	194,407 „
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	118,145 „	102,422 „

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

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

	1899	1898
von Genua	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 % gestiegen. Auch das Erträgnis per Tonne und Kilometer hat sich gehoben und zwar von 7,35 Cts. auf 7,63 Cts.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1898 wie folgt:

	1899	1898
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 840,456.12	Fr. 796,950.48
Ertrag von Hülfsgeeschäften	„ 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 dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 41,684.64, davon fallen Fr. 40,538.02 auf Austausch von Rollmaterial, herbeigeführt teils durch die im Februar 1899 erfolgte Einstellung von 50 neuen Steintransportwagen M^R 2 und die im August begonnene Einstellung von neuen Güterwagen G^R 1 in den Wagenpark, teils durch die Vergütung der italienischen Mittelmeerbahnen für die ihr leihweise überlassenen 100 Wagen M^R 2 zum Getreidetransport.

Der Ertrag von Hülfsgeeschäften ist im Berichtsjahre um Fr. 3,014.44 kleiner als voriges Jahr, weil 1899 keine Überschüsse auf dem Materialkonto zu gunsten der Betriebseinnahmen zu buchen waren.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1899			1898			Mehr-		Minder-		
	Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Betriebene Bahnlänge 276 Km.			ausgabe		ausgabe		
	Fr.	Et.	%	Fr.	Et.	%	Fr.	Et.	Fr.	Et.	
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-, Expediti- und Zugsdienst	2,625,819	99	25.09	2,467,182	45	24.43	158,637	54	—	—	
IV. „ den 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	—	—	
Total	10,465,786	22	100	10,100,781	02	100	365,005	20	—	—	

	1899	1898
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer :	Fr. 37.919. 51	Fr. 36,597. 03
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.3160	„ 3.2732
„ „ „ „ Rußkilometer	„ 2.7324	„ 2.6789
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1086	„ 0.1115
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0169	„ 0.0175
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	51.78	54.46
„ „ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	54.05	56.93

I. Allgemeine Verwaltung.

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

	1899	1898
A. Personalausgaben	Fr. 453,724. 27	Fr. 446,640. 35
B. Sonstige Ausgaben	„ 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 Vorjahre gestiegen. Während erstere Mehrkosten mit den Befolbungserhöhungen im Zusammenhange stehen, sind letztere namentlich durch Mehrausgaben für Reklame verursacht worden.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Von den Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt entfallen auf

	1899	1898
A. Personalausgaben	Fr. 829,279. 43	Fr. 830,395. 62
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen	„ 887,285. 81	„ 884,856. 95
C. Sonstige Ausgaben	„ 89,855. 19	„ 56,609. 69
zusammen wie oben	Fr. 1,806,420. 43	Fr. 1,771,862. 26
mehr	Fr. 34,558. 17	

A. Personalausgaben.

	1899	1898
	Fr. 829,279. 43	Fr. 830,395. 62
weniger „	1,116. 19	—

Der Etat des ständigen Personals (Seite 38), welcher hier in Betracht fällt, weist pro 1899 6 Angestellte mehr auf als pro 1898 (495 gegen 489); eine Vermehrung fand namentlich bei den ständigen Bahnarbeitern statt, wegen Einstellung einiger Hilfsarbeiter in diese Kategorie, welche schon als solche ständigen Ablöserdienst zu besorgen hatten.

Die Ausgaben auf diesem Kapitel sind trotzdem um den angegebenen Betrag unter dem vorjährigen geblieben.

B. Unterhalt und Erneuerung der 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 des Oberbaues, inkl. Materialkosten	„ 507,274. 61	„ 409,613. 56
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke	„ 70,793. 95	„ 83,250. 20
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	„ 75,011. 96	„ 97,397. 56
5. Räummung der Bahn von Schnee und Eis	„ 22,852. 18	„ 67,346. 56
zusammen	Fr. 887,285. 81	Fr. 884,856. 95
mehr	Fr. 2,428. 86	

ad 1. Die Ausgaben für Unterhalt des Bahnkörpers samt Nebenanlagen und Schwellenbettung betrugen 1899 Fr. 15,895. 96 weniger als pro 1898; aus den nachstehenden Einzelheiten ist das Nähere hierüber zu ersehen.

Es wurden aufgewendet:	1899	1898
für Unterhalt der Dämme und Einschnitte	Fr. 22,595. 20	Fr. 29,218. 80
„ Untersuchung und Abräumung von Felslehnen und Felswänden, sowie für Unterhalt und Ergänzung von Schutzbauten	„ 29,476. —	„ 39,699. 67
„ Untersuchung und Abputzen der ungemauerten Tunnelstrecken und Unterhalt des Tunnelmauerwerkes	„ 5,107. 55	„ 4,986. 86
„ Unterhalt des Mauerwerkes von Stütz- und Futtermauern, Brücken und Durchlässen	„ 6,841. 55	„ 4,553. 30
„ Revision, Unterhalt und Anstrich der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken und Reparatur der Bedielung	„ 40,072. 15	„ 22,953. 40
„ Räummung der Wildbäche und Unterhalt der Uferschutzbauten	„ 6,916. 55	„ 22,400. 45
„ Unterhalt und Befestigung von Straßen und Stationsvorplätzen	„ 20,441. 05	„ 19,252. 15
„ Unterhalt und Erneuerung der Schwellenbettung	„ 76,094. 65	„ 82,610. 95
„ Anteile an den hierher gehörigen Unterhaltungskosten der Gemeinschaftsbahnhöfe und Verschiedenes	„ 3,808. 41	„ 1,573. 49

Bezüglich der bedeutenden Mehrkosten für den Unterhalt der eisernen Brückenkonstruktionen bemerken wir, daß im Berichtsjahr der Anstrich bei einer größern Anzahl derselben erneuert werden mußte; bezüglich der ebenfalls erheblichen Minderausgaben für die Räummung der Wildbäche etc., daß das Jahr 1899 ohne besondere Gewitter und Hochwasser vorüberging.

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

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

Ausgaben pro 1899 Fr. 507,274. 61

" " 1898 " 409,613. 56

mehr Fr. 97,661. 05

Von diesen Ausgaben entfallen auf:

	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 sonstigen 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 Reparatur der sonstigen mechanischen Einrichtungen	" 15,461. 50	" 24,967. 33
g. Verschiedenes, Anteile an dem hierher gehörigen Unterhalt der Gemeinschaftsbahnhöfe, abzüglich Einnahmen	" 1,562. 86	" 10,591. 38
zusammen	Fr. 582,794. 86	Fr. 602,162. 21

Hiervon ab:

Erlöse aus dem 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 Berichtsjahres von den bedeutend größern Abzügen herrührt, was seinen Grund in den im Vorjahre in Rechnung stehenden Ersatzleistungen und Rückführungen hat (s. Geschäftsbericht pro 1898, Seite 29).

Im Berichtsjahre wurden folgende Oberbauerneuerungen vorgenommen:

1. Totalerneuerung im linken Geleise vom Ausgang des Pfaffensprungtunnels 324 m aufwärts (km 57,311—57,635) und im rechten Geleise 408 m vor dem Wattingertunnel (km 60,162—60,570); zusammen 732 m mit Stahlschienen IV auf Eischenschwellen;

2. im Gotthardtunnel:

Erneuerung der alten eisernen Querschwellen durch neue Eischenschwellen 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 Eischenschwellen 312 m

zusammen 2241 m

3. Schwellenerneuerung auf der Pinolinie (Schluß von km 173,816—175,855 (Schweiz.-ital. Grenze) mit eisernen Querschwellen	2019 m
ferner: im Geleise I, Station Magabino	330 m
im Geleise I und II, Station S. Nazzaro	682 m
zusammen	3031 m

4. Totalerneuerung von Geleise I der Station Capolago mit Stahlschienen II auf eisernen Querschwellen und Umbau von 2 Weichen auf Eisen	378 m
---	-------

Der gesamte Geleiseumbau hat sich daher im Berichtsjahre erstreckt:

auf 1422 m Totalerneuerungen (216 m pro 1898)

und 4960 m Schwellenerneuerung (1898 12075 m);

im ganzen auf 6382 m Geleise gegenüber 15451 m im Jahre 1898.

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

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

Die Vollenbung dieser Erneuerungen ist noch für die erste Hälfte 1900 in Aussicht genommen.

Der Abgang an Material am gewöhnlichen Unterhalt (Einzelauswechslungen) stellt sich im Vergleich mit dem Vorjahre wie folgt:

	1899	1898
Eisenschwellen	2159 Stück	2828 Stück
Eisenschwellen	10337 "	8642 "
Eiserne Schwellen	384 "	369 "
Eisenschienen	1451 m	1005,0 m
Stahlschienen I	66 "	—
" II	1731 "	1401,6 "
" III	1896 "	528,0 "
" IV	344 "	120,0 "
" IV ^a	116 "	—

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

Schienenbrüche 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 der Stationen, das bei den erstern 123,2 % der Gesamtlänge und bei den letzteren 16,0 % (1898: 96 % bzw. 31,5) ausmacht; der Durchschnittspreis für die Hauptgeleise beträgt 29,9 Gts. per Meter (1898: 27,7 Gts.). Die Kosten für diese Arbeit sind infolge dessen um 21,7 % größer ausgefallen als im Vorjahre.

Von den Ausgaben für Unterhalt der mechanischen Einrichtungen entfallen:

auf den Unterhalt der Wechsel und Kreuzungen, und zwar auf Materialkosten	Fr. 4,212. 74
auf Löhne und Reparaturen	" 9,154. 88
auf Unterhalt und Reparaturen an Drehscheiben und Schiebebühnen	" 2,093. 88
zusammen	Fr. 15,461. 50

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 Nr. 10 in Erstfeld auf Eisen umgebaut, wobei die alte Hartgußkreuzung Type II (1882) gegen eine Schienenkreuzung ausgetauscht werden mußte, und 2 weitere Hartgußkreuzungen Type II auf den Stationen Brunnen und Faedo wegen Schadhaftheit ersetzt. Der Abgang an ganzen Wechseln und Kreuzungen betrug daher pro 1899:

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

Wir schließen diesen Abschnitt wie gewohnt mit den Angaben über den Stand der Geleise unseres Netzes in Bezug auf ihre Konstruktion:

	1899		1898		1883	
	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises auf den doppelspurigen Strecken und Stationen	394,770	100	394,770	100	267,933	100
Hiervon entfallen einerseits:						
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
„ „ „ „ Type II	198,350	50,2	199,212	50,5	201,989	75,3
„ „ „ „ Type III	17,070	4,3	17,306	4,3	—	—
„ „ „ „ Type IV	157,871	40,0	156,773	39,7	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88,975	33,2
„ „ „ Eischenschwellen	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	mm Höhe und	36,3	kg Gewicht per Meter;
II	„	130	„ „ „	37,0	kg „ „ „
III	„	142	„ „ „	44,0	kg „ „ „
IV u. IV ^a	„	145 u. 147	„ „ „	46 u. 48	kg „ „ „

Eisenschienen liegen in Hauptgeleisen nur mehr auf der Zweiglinie Cadenazzo-Locarno.

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

Die Geleisestrecken mit Eischenschwellen haben im Berichtsjahre um 10623 m zugenommen; es rührt dies daher, daß wir im Gotthardtunnel für die Erneuerungen wieder Eischenschwellen verwenden, bis durch die fortgesetzte 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 oder 45 % doppelgleisig sind. Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise der Stationen beträgt 110485 m (1898: 110166 m).

ad 3. Unterhält der Hochbauten auf den Bahnhöfen und Stationen und auf der Strecke.

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
zusammen	Fr. 70,793. 95	Fr. 83,250. 20
weniger	Fr. 12,456. 25	

Die besonderen Hochbauarbeiten betreffen:

Abbrucharbeiten infolge Ergänzungs- und Neubauten in Schwyz, Lugano und im Gotthardtunnel (Ventilationsanlage)	Fr. 3,144. 18
Provisorische Getreidelager in Erstfeld	" 991. 20
Erweiterung der Abortanlage in der alten Lokomotivremise in Bellinzona	" 1,512. 93
Abaptierungsarbeiten für ein Aufenthaltslokal für die Gasarbeiter in einem Anbau der Gasanstalt in Bellinzona	" 598. 22
Umbauten in der Wagenremise, Wagenreparatur und Sodawäscherei der Centralwerkstätte in Bellinzona	" 4,645. 23
zusammen	Fr. 10,891. 76

In den Ausgaben für den laufenden Unterhalt sind auch die bezüglichen Ausgaben für das Verwaltungsgebäude in Luzern mit Fr. 2801. — (1898: Fr. 7056. 35) inbegriffen.

Im übrigen geben die Ausgaben für das Kapitel Hochbau zu keinen Bemerkungen Anlaß.

ad 4. Unterhalt der Telegraphen und Signalleitungen, der festen Signaleinrichtungen, der Einfriedigungen und Barrieren.

Ausgaben pro 1899	Fr. 75,011. 96
" " 1898	" 97,397. 56
weniger	Fr. 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 Verbesserungen des Gefängnisses.

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. Sonstige Ausgaben.

Ausgaben pro 1899	Fr. 89,855. 19
" " 1898	" 56,609. 69
mehr	Fr. 33,245. 50

Indem wir auf die kapitelweise Aufschreibung dieser Ausgaben in der 18. Jahresrechnung für den Betrieb unserer Linien (s. 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 Antriebsmotor der Ventilatoren aufgestellte Lokomotive mit Fr. 6041. 37 befinden, sodaß die eigentlichen Betriebskosten nur Fr. 32,764. 21, inkl. Unterhalt und Reparaturen, betragen.

Die Anlage konnte das erste Mal am 16. März in Betrieb gesetzt werden; in dem mit 291 Tagen verbleibenden Abschnitt des Betriebsjahres war die Anlage

- an 181 Tagen im Betrieb für Lüftung des Tunnels;
- an 76 Tagen herrschte Südzug oder starker Nordzug, weshalb die Lüftung unterblieb;
- an 34 Tagen war die Ventilationsanlage wegen Reparaturen an der Installation, Kesselwaschen und Anbringen von Verbesserungen außer Betrieb.

III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

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 Wagen dienst.)

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
auf Personalausgaben	Fr. 1,288,837. 18	Fr. 1,218,191. 58
„ Materialverbrauch der 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 der Lokomotiven (Tabelle 14) hat im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderung 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 Cts.
1884: 12.06 „ „ „ „ 32.26 „
1885: 11.58 „ „ „ „ 28.98 „
1886: 11.44 „ „ „ „ 28.57 „

1887:	12.23	kg	im	Kostenbetrage	von	30.96	Gts.
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	"

An 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

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0.036	kg	im	Kostenbetrage	von	3.13	Gts.
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:	0.088	"	"	"	"	2.57	"

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven (Tabelle 24) betrugen Fr. 637,557. 01 gegen Fr. 763,532. 71 im Vorjahre, pro Lokomotivkilometer 13.662 Gts. gegen 16.884 Gts.

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

6	Stück	Gepäckwagen	.	.	.	Serie F
225	"	gedeckte Vieh- und Güterwagen	.	.	.	" G ^{R 1}
29	"	Steintransportwagen	.	.	.	" M ^{R 2}

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 oder per Wagenachsenkilometer 0.362 gr à 0.007 Cts. gegen 0.386 gr à 0.008 Cts. im Jahre 1898.

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

V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres 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 Bahnstrecken wurden im Jahre 1899 Fr. 7,085.76 weniger bezahlt als 1898. Die Ausgaben pro 1898 schließen noch den Rest des Anteils der Aargauischen Südbahn an den Transporteinnahmen auf der Strecke Rothkreuz—Zimmensee pro 1895/97 in sich.

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des stärkeren 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 der infolge von Neubauten und Neuanschaffung von Rollmaterial eingetretenen Erhöhung der Versicherungssumme sind keine Veränderungen eingetreten. Die Erneuerung eines Teils der Versicherungsverträge (Mobiliarversicherung) fällt in das folgende Jahr.

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

Unfallentschädigungen. Trotz dem großen Verkehr ist die Zahl der Unfälle beim Dienstpersonal nicht gestiegen. Einige Unfälle, wovon zwei mit tödlichem Ausgang, haben immerhin erhebliche Entschädigungsansprüche veranlaßt, welche, mit Ausnahme eines Falles, noch im Berichtsjahre zur gütlichen Erledigung 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 Fahrlässigkeit oder Sorglosigkeit Gehör.

Mit einem Reisenden, der sich in einem Nachtzug unter eigentümlichen Verumständungen eine Verletzung an der Hand zugezogen, haben wir uns gütlich abgefunden.

Die Schadensfolgen des am 30. Mai 1898 beim Güttchtunnel vorgekommenen Unfalles, den die Nordostbahn zu vertreten hatte, mußten nach den Bestimmungen des Vertrages betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtslinien zu demselben, von den Eigentümern des Bahnhofes gemeinsam getragen werden. Unser Anteil an der Haftpflichtentschädigung, welcher nach gütlicher Übereinkunft an die Hinterlassenen der 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 beendet.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 2728.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in 359 Fällen	Fr. 10,540. 48
„ Manko	„ 259 „	„ 3,690. 15
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 389 „	„ 6,466. 03
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen etc.	„ 12 „	„ 28. 43
„ Verschiedenes	„ 59 „	„ 854. 76
zusammen in 1078 Fällen		Fr. 21,579. 85

Hievon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 7,722. 79
Beteiligung fehlbarer Angestellter etc.	„ —. —
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 198. 95 „ 7,921. 74
Es bleiben somit zu unsern Lasten	Fr. 13,658. 11

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

Mit 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. Eine nennenswerte Erhöhung des Steuerbetrages ist dadurch nicht entstanden.

Bezüglich der Frage, ob die Gotthardbahn nach Maßgabe der Konzeptionen verpflichtet sei, für den Schätzungswert der Getreidelagerhäuser auf dem Territorium der Kantone Schwyz und Uri Steuern zu bezahlen, haben wir uns veranlaßt gefunden, die Entscheidung des in den Konzeptionen vorgesehenen Schiedsgerichtes anzurufen. Nach Konstituierung des Schiedsgerichtes und Abschluß des Schiedsvertrages hat bis Ende des Jahres ein erster Schriftenwechsel stattgefunden.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 50,013. 49 sind, hauptsächlich durch den Wegfall der im letzten Berichte erwähnten Kosten der Berechnung der technischen Bilanz der Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn und der durch den Bergsturz vom Sasso rosso am schwersten geschädigten Bewohner Mirolo 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 das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;
„ 7,540. 51	Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte;
„ 20,886. 25	Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 87 Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	4
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	78
4. Andere Unfälle:	3

Gesamtzahl der Unfälle 87

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	3
Bahnbedienstete	2	72
Drittpersonen	—	1
	2	76
Selbstmorde	2	

Die zwei Unfälle mit tödlichem Ausgang betreffen den Hilfsmandovristen Delco Paolo auf Station Bellinzona und den Stationsarbeiter Crivelli Emilio auf Station Lugano, welche, der erstere am 26. April, der letztere am 24. Dezember, beim Manöver zwischen die Puffer von Wagen gerieten und sofort getötet wurden.

2. Hilfskassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Revision der Statuten der Hilfskasse kam im Laufe des Berichtsjahres zum Abschluß. Die wesentlichste Änderung besteht in einer Erhöhung der Maximal-Pension von 60 % auf $\frac{2}{3}$ des Gehalts, welche nach zurückgelegtem 25. Dienstjahr erreichbar ist. Sodann wurde nach dem Vorgang 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 für die Versicherung 7 % und die Mitglieder 4 % bei; die Gesamtprämie beträgt somit 11 % der versicherten Gehalte und Nebenbezüge. Nach dem Urteil unserer Versicherungstechniker 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 den Verlauf des Versicherungsgeschäftes im Berichtsjahre haben wir keine Bemerkungen beizufügen. Wie die nachstehenden Tabellen erzeigen, sind keine anormalen Erscheinungen aufgetreten.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfsklasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invaliddität 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
1899	1536	49	12	1	7	7	1558

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				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Altersentschädigung	Gestorben	Total	durch Altersentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total		
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
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

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

Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse.

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. ³⁸ **)	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

*) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.

**) Mit Einfluß der Beiträge für Einkauf von älteren Beamten.

***) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—.

†) Zinsen und Kursgewinne.

††) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881.69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs- entschädi- gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo- vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinter- lassenen ver- storb. Mitgl.	Absent- schädigungen	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
1899	47,238. ³⁶	70,306. ⁵⁵	—	117,544. ⁹¹	2,340. ⁴⁰	2,637. ⁷⁰	122,523. ⁰¹	4,694,600. ³¹

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Während die Krankenkasse für den Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst mit einem Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben abschließt, zeigt 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, bis anhin immer ausgereicht haben, die Ausgaben zu decken. Die gegen Ende des Jahres infolge der weitverbreiteten Influenza eingetretenen Mehrausgaben werden sich indessen erst im folgenden Jahre bemerkbar machen.

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3,767.15 zugeflossen und Fr. 560. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes.

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

F. Hilfsgeschäfte.

1. Werkstättendienst.

Die Zahl der Beamten ist gleich geblieben.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 487 Mann

„ 31. Dezember „ „ „ 487 „

Die größte Zahl am Monatsende war 532, die kleinste 487 Mann und zwar

Vorarbeiter	11—11	Schreiner und Glaser	30—30
Vorarbeitergehilfen	2—2	Maler	16—13
Schlosser und Monteure	188—164	Sattler	8—8
Dreher	40—38	Lehrlinge	41—37
Schmiede und Zuschläger	26—26	Handlanger	148—137
Kesselschmiede	11—10	Metallgießer	3—3
Kupferschmiede	4—4	Nachtwächter	3—3
Spengler	1—1		

Im ganzen gelangten 176 Lokomotiven, 677 Personen- und 2883 Güterwagen 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:

Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen; Anbringen der Bogiebremse an 8 Schnellzuglokomotiven; Umbau von 23 Personen- und 2 Güterwagen auf größern Radstand; Ausrüsten von 225 Güterwagen mit der Westinghousebremse und Dampfheizungsleitung; Anfertigen von Materialien, wie: Bronzemutter, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 76 Mann

„ 31. Dezember 81 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 75—81 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Viasca:	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	—	—
Schreiner	1—0	—	—
Handlanger	7	3	7

2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre 48,297,000 m³ Gas

Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1899 343,000 „ „

Total 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 „ „

Total wie oben 48,640,000 m³ Gas

Der Gaspreis stellt sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 37

„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

Im Berichtsjahre wurden 78,327 kg Rohmaterialien vergast.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 61,66 m³ Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1899	1898
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	14	14
Archivariat	3	3
Bureau der Rechnungsrevision	7	7
Übertrag	24	24

	1899	1898
Übertrag	24	24
Buchhaltungsbureau	6	6
Hauptkassa	6	6
Kommerzielles Bureau	13	13
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	40	39
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	21
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	27	27
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	10	10
	170	169

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	20	19
Bahningenioure und deren Bureau	12	13
Bahnmeister und Aufseher	25	24
Borarbeiter, Bahnmeister- und Borarbeiter-Gehülfen	44	44
Streckenwärter	103	104
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	162	157
Barrierenwärterinnen	122	121
Verschiedene Angestellte	7	7
Arbeiter im Taglohn	467	479
	962	968

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	13	13
Wagenkontrolle	10	10
Betriebsinspektion	1	1
Bahnhofsvorstände	8	8
Stationsvorstände	36	36
Souschefs	13	13
Stationsgehülfen	69	69
Wagenkontrolleure	24	23
Einnehmer	11	11
Gepäckexpedienten	7	7
Telegraphisten	18	19
Ambulante Stellvertreter	16	16
Lagerhausverwalter	1	1
Güterexpedienten	6	6
Übertrag	233 1132	233 1137

	1899	1898
Übertrag	233 1132	233 1137
Güterexpeditionsgehülfen	62	60
Güterschaffner	21	21
Rangiermeister	12	12
Rangiermeister-Gehülfen	6	8
Portiers und Hülfssportiers	9	8
Volontäre	20	26
Stationswärter	128	126
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung	1	1
Oberzugführer	2	2
Zugführer	62	62
Kondukteure	103	101
Schlafwagenbediener	3	3
Bremsen	147	153
Übersetzer	2	2
Billetdrucker	1	1
Gepäckarbeiter	3	3
Lampisten	13	14
Pußerinnen	2	2
Nachtwächter	8	8
Manövrieren	71	72
Güterarbeiter	185	180
Maschinenwärter-Gehülfen	3	3
	1097	1101

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	17	17
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 5 Ausläufer)	21	15
Lokomotivführer	127	123
Lokomotivheizer	126	119
Lokomotivheizer provisorisch	48*)	42*)
Pußermeister	3	3
Lokomotivpußer	91	95
Lampisten	4	4
Wagenauffeher	1	1
Wagenvisiteure	7	7
Wagenvisiteur-Gehülfen (8 provisorisch)	23	22
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	40	43
Auffeher für die elektr. Zugbeleuchtung	1	1
Arbeiter der Akkumulatoren-Station	3	2
	512	494
Übertrag	2741	2732

*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivpußern und Werkstattpußerinnen eingerechnet.

	1899	1898
Übertrag	2741	2732
5. Werkstätten dienst.		
Centralwerkstätte.		
Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal	10	10
Werkführer (3) und Werkführergehülfsen (5)	8	8
Vorarbeiter	13	13
Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner, Spengler	317	296
Handlanger	144	138
Lehrlinge	37	40
In den Werkstätten der Maschinendepots.		
Depotchef-Gehülfsen für den Werkstätten dienst	1	1
Vorarbeiter	3	3
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	51	53
Handlanger	17	16
Lehrlinge	10	8
	611	586
6. Gasanstalt.		
Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfsen	1	1
Gasarbeiter	4	4
	6	6
Total	3358	3324

Rekapitulation.

	1899	1898
Zahl der Betriebsbeamten	1765, per Bahnkilometer 6,39	1731, per Bahnkilometer 6,27
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1593, " " 5,77	1593, " " 5,77
Total	3358, per Bahnkilometer 12,16	3324, per 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 $3\frac{1}{2}\%$ Anleihe des Betrag von Fr. 700,000.— zu einem Durchschnittskurse von etwas über 99 % begeben worden sei. Gleichzeitig wurde unter Darlegung des weitem Geldbedarfes und mit Hinweis auf den Umstand, daß die fernere Ausgabe von Obligationen genannten Anleihe bei den veränderten Verhältnissen des Geldmarktes mit zu großen Kursverlusten verbunden wäre, um die Bewilligung zur Ausgabe eines 4 % Anleihe nachgesucht. Wir erhielten hierauf die Ermächtigung, zur Deckung weiterer Baubedürfnisse und Vermehrung des Betriebs-