**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 29 (1900)

**Rubrik:** Bahnbetrieb

**Nutzungsbedingungen**

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

**Conditions d'utilisation**

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

**Terms of use**

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

**Download PDF:** 19.08.2025

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

# II. Bahnbetrieb.

## A. Tarifmaßregeln.

**1. Personen- und Gepäckverkehr.** Durch in den Zügen vorgenommene Zählungen haben wir konstatiert, daß die schweizerischen Generalabonnementskarten, namentlich die 15tägigen, auf der Gotthardbahn viel öfter und auch auf längeren Strecken benutzt werden, als wir bei den Verhandlungen über die Einführung des bezüglichen Tarifs vorausgesetzt hatten, wodurch dann auch unsere kilometrischen Anteile aus diesem Verkehr geringer werden, als s. Z. angenommen worden war. Wir haben daher vom Verband eine für die Gotthardbahn günstigere Verteilung der Gesamteinnahmen aus den Generalabonnements verlangt und zugleich beantragt, eine Erhöhung der nach unserer Ansicht entschieden zu billigen Taxen der Abonnementskarten mit 15 Tagen Gültigkeit vorzunehmen. Unsere Forderung nach Änderung der Repartition wurde aber abgelehnt, und auch der erwähnte Antrag auf Erhöhung der Taxen begegnete zuerst lebhaftem Widerspruch. Da jedoch mehrere Transportanstalten zum Beitritt zu dem in Frage stehenden Tarif sich anmeldeten, von denen einige aufgenommen werden mußten, war eine Taxerhöhung schon zur Wahrung der bisherigen Einnahmen der beteiligten Verwaltungen notwendig. Bei dieser Sachlage hat der Verband beschlossen, nicht nur die Taxen für die 15tägigen, sondern auch für alle übrigen Abonnementskarten angemessen zu erhöhen und zugleich folgende Transportanstalten neu in den Tarif aufzunehmen: Die Burgdorf–Thun-Bahn, die Bern–Neuenburg-Bahn (direkte Linie), die Freiburg–Murten-Bahn, die Pont–Brassus-Bahn und die Pruntrut–Bonfol-Bahn, die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees, die schweiz. Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, die Dampfschiffgesellschaft des Neuenburger- und Murtnersees und die Dampfschiffgesellschaft des Genfersees. Diese Maßnahmen kamen in dem auf 1. Januar 1901 in Kraft getretenen neuen Tarif zur Durchführung. Die neuen Taxen betragen:

a) für eine Person:

| | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. |
|---|---|---|---|
| Gültig für 15 Tage zu | 70 Fr. | 50 Fr. | 35 Fr. |
| „ „ 30 „ „ | 110 „ | 75 „ | 55 „ |
| „ „ 3 Monate „ | 270 „ | 190 „ | 135 „ |
| „ „ 6 „ „ | 420 „ | 295 „ | 210 „ |
| „ „ 12 „ „ | 670 „ | 470 „ | 335 „ |

b) für zwei Personen in derselben Geschäftsfirma:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gültig für 12 Monate zu | 900 Fr. | 630 Fr. | 450 Fr. |

Zur Einführung kamen 25 Tarife und 18 Tarifnachträge.

Einschließlich der vom Vorjahre her pendenten Fälle kamen 973 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 134 abgewiesen wurden, während in 839 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und im ganzen ein Betrag von Fr. 13,699. 96 zurückbezahlt wurde. 21 Reklamationen mußten als pendent auf das nächste Jahr übertragen werden.

**2. Güter- und Viehverkehr.** Im Berichtsjahre wurden 26 Tarife und 53 Tarifnachträge eingeführt.

Zu den auf 1. Januar 1900 pendent gebliebenen 334 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2724 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3058 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2763 erledigt, so daß als unerledigt 295 auf das Jahr 1901 vorgetragen werden.

## B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

### a. Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan, welcher vorschriftsgemäß am 1. Juni in Kraft trat, weist gegenüber dem Sommerfahrplan 1899 folgende Neuerungen auf:

#### 1. Linie Luzern–Chiasso.

Einem von der Regierung des Kantons Schwyz wiederholt ausgesprochenen Wunsch nach einer früheren Morgenverbindung mit Göschenen wurde dadurch Rechnung getragen, daß der Güterzug 509, der im Sommer 1899 die Beförderung von Personen auf der Strecke Flüelen–Bellinzona vermittelte, auf die Strecke Goldau–Flüelen ausgedehnt und auch auf dieser Strecke mit einem Personenwagen III. Klasse ausgerüstet wurde.

Güterzug 519 Goldau–Erstfeld, der im Sommer 1899 im Anschluß an den Südostbahnzug 157 Personen von Goldau bis Brunnen beförderte, mußte infolge einer Verfügung des schweizerischen Eisenbahndepartementes dem Personenverkehr auch auf der Strecke Brunnen–Erstfeld zur Verfügung gestellt werden.

Der Halt der Züge 52 und 58 in Airolo, der bisher nur zu dienstlichen Zwecken Verwendung fand, diente gleichzeitig zur Abgabe und Aufnahme von Reisenden und wurde deshalb in den Plakatfahrplan aufgenommen.

Durch neue Verhandlungen mit den italienischen Bahnen ist es gelungen, die auf 1. Oktober 1899 mit denselben vereinbarte, auf 1. Februar 1900 infolge Änderung des Fahrplanes der adriatischen Bahnen jedoch wieder aufgehobene unmittelbare Fortsetzung des Nachtschnellzuges 57, der auf der Strecke Chiasso–Mailand als Zug 49 verkehrt, von Mailand nach Venedig neuerdings herzustellen. Zu diesem Zwecke mußte Zug 57 · 20 Minuten früher nach Chiasso gebracht werden, und es gestaltet sich nun die Verbindung dieses Zuges nach Venedig wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Luzern | ab | 11. 15 | nachm. |
| Zürich | ab | 10. 35 | „ |
| Chiasso | an | 5. 40 | vorm. |
| „ | ab | 6. 08 | „ |
| Mailand | an | 7. 20 | „ |
| „ | ab | 7. 35 | „ |
| Venedig | an | 2. 35 | nachm. |

Auf Antrag der Regierung des Kantons Tessin wurde, um einem schon oft gestellten Begehren der Gemeinde Chiasso zu entsprechen, ein Sonntagszug Chiasso–Lugano eingeführt, der, mit Wagen aller drei Klassen ausgerüstet, Chiasso um 1. 00 nachm. verließ und Lugano um 2. 00 nachm. erreichte.

Im weitern wurde, ebenfalls auf Antrag der Regierung des Kantons Tessin, der Personenwagen III. Klasse, der im Sommer 1899 im Güterzug 518 die Beförderung von Personen auf der Strecke Göschenen–Flüelen vermittelte, in diesem Zuge schon ab Biasca geführt.

#### 2. Linie Bellinzona–Luino.

Zug 25 Bellinzona–Luino, der bisher im Anschluß an Zug 5 Luzern–Bellinzona um 6. 50 nachm. von Bellinzona abging, wurde um 65 Minuten später gelegt und die Abfahrtszeit in Bellinzona auf 7. 55 nachm. festgesetzt, mit dem Zweck, diesen Zug in Verbindung mit dem um 7. 28 nachm. von Luzern in Bellinzona eintreffenden Schnellzug 49 zu bringen. Damit wurde einem dringenden Begehren der Schweizer Kolonie in Luino und der Handelskammer in Varese, das die Unterstützung verschiedener Kantonsregierungen und der italienischen Regierung gefunden hatte, Rechnung getragen. Gleichzeitig wurde, um einerseits den mit Zug 5 in Bellinzona eintreffenden Reisenden die unmittelbare Fortsetzung der Reise nach Luino dennoch zu ermöglichen und um anderseits

dem Lokalverkehr Gelegenheit zu geben, die Heimkehr von Bellinzona zu einer schicklichen Stunde antreten zu können, dem Güterzug 565, dessen Abfahrtszeit in Bellinzona von 5. 18 nachm. auf 6. 10 nachm. hinausgeschoben worden ist, ein Personenwagen III. Klasse beigegeben.

Auf Wunsch des schweizer. Eisenbahndepartements wurden die Schnellzüge 65 Bellinzona–Luino und 66 Luino–Bellinzona, die bisher nur Wagen I. und II. Klasse führten, auch mit Wagen III. Klasse ausgerüstet.

3. Linie Bellinzona–Locarno.

Änderungen auf dieser Linie traten nicht ein.

4. Linie Goldau–Zug.

In den Schnellzug 249 Zug–Goldau, der bisher nur Wagen I. und II. Klasse führte, wurden auch Wagen III. Klasse eingestellt. Maßgebend für diesen Schritt war die Thatsache, daß der Anschlußzug der schweizer. Nordostbahn 140/180 Zürich–Thalwil–Zug ebenfalls alle drei Wagenklassen führt.

In Berücksichtigung eines Gesuches der Regierung des Kantons Zug wurde dem Schnellzug 252 Goldau–Zug ein Halt in Walchwil vorgeschrieben.

**b. Winterfahrordnung.**

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

1. Linie Luzern–Chiasso.

Die Personenbeförderung im Güterzug 509 Goldau–Erstfeld wurde auf der Strecke Goldau–Schwyz sistiert und auf die Strecke Schwyz–Erstfeld beschränkt.

Da Güterzug 519 Goldau–Erstfeld im Winter in Goldau keine Anschlüsse hatte, wurde die Personenbeförderung von demselben ausgeschlossen.

Die Lokalzüge 302 Erstfeld–Goldau und 305 Goldau–Erstfeld wurden durch die Güterzüge mit Personenbeförderung 504 Erstfeld–Goldau und 525 Goldau–Erstfeld ersetzt, während die Lokalzüge 301 Goldau–Erstfeld und 306 Erstfeld–Goldau, die bisher für die Dauer der Winterfahrplanperiode ebenfalls in Güterzüge mit Personenbeförderung umgewandelt wurden, zufolge Verfügung des schweizer. Eisenbahndepartements als Lokalzüge beibehalten worden sind.

Der Halt der Züge 45 und 56 in Capolago wurde auf die Zeit beschränkt, während welcher die Monte Generosobahn in Betrieb stand.

2. Linie Bellinzona–Luino.

Auf dieser Linie traten Änderungen nicht ein.

3. Linie Bellinzona–Locarno.

Auch auf dieser Linie sind Änderungen nicht zu verzeichnen.

4. Linie Goldau–Zug.

Zug 201 Zug–Goldau kam nicht mehr zur Ausführung. Dafür wurde dem Schnellzug 241 Zug–Goldau, der bis jetzt nur Wagen I. und II. Klasse führte, ein Wagen III. Klasse beigegeben.

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

Es bleibt uns mit Bezug auf den Fahrplan noch übrig, der vielen Extrazüge zu erwähnen, die im Laufe des Berichtsjahres infolge der außerordentlich großen Personenfrequenz angeordnet werden mußten.

Im Frühling und Herbst waren es die auswandernden und heimkehrenden italienischen und tessinischen Arbeiter, deren Beförderung mit den fahrplanmäßigen Nachtschnellzügen, auf die sie sich in Massen einstellten, nicht immer möglich war und daher oft mittelst Extrazügen bewerkstelligt werden mußte.

Sodann mußten während der Monate April und Mai infolge des starken Fremdenstromes, der sich von der Riviera her über den Gotthard bewegte, Expreßzug 58 und Schnellzug 52 auf der Strecke Lugano–Luzern täglich doppelt, an einzelnen Tagen auf der Strecke Biasca–Airolo sogar in drei Abteilungen geführt werden.

Im weitern war es die Weltausstellung in Paris, die der Gotthardbahn einen erheblichen Personenverkehr zuführte und wiederholt auch in den Monaten Juni bis Oktober die Doppelführung des Zuges 52 teils von Chiasso, teils von Bellinzona aus nötig machte.

Endlich hat das „heilige Jahr" eine außerordentlich starke Pilgerbewegung nach Rom mit sich gebracht. Außer zahlreichen einzelnen Pilgern und zahlreichen aus 60— 300 Personen bestehenden Pilgergruppen, die mit den fahrplanmäßigen Zügen befördert wurden, waren im April, Mai, September und Oktober große Pilgergesellschaften von 500—800 Personen zu transportieren, denen wir Extrazüge zur Verfügung stellen mußten.

Es wurden nach Rom geführt:

| | | |
|---|---|---|
| aus Belgien | 7 | Extrazüge |
| „ Frankreich | 4 | „ |
| „ Deutschland | 14 | „ |
| „ Irland | 1 | „ |
| „ der Schweiz | 3 | „ |
| zusammen | 29 | Extrazüge. |

Von Rom zurückkehrend, sind befördert worden:

| | | |
|---|---|---|
| nach Belgien | 4 | Extrazüge |
| „ Frankreich | 4 | „ |
| „ Deutschland | 9 | „ |
| zusammen | 17 | Extrazüge. |

## C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

| | 1900 (276 Kilometer) | | | | 1899 (276 Kilometer) | | | | Mehreinnahme gegenüber 1899 | | Mindereinnahme gegenüber 1899 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport. | | | | | | | | | | | | |
| I. Personentransport . . | 8513062 | 73 | 42.28 | 40.48 | 7457793 | 40 | 38.52 | 36.90 | 1055269 | 33 | — | — |
| II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren): | | | | | | | | | | | | |
| a. Gepäck . . . . . | 761524 | 65 | 3.78 | 3.62 | 660705 | 58 | 3.41 | 3.27 | 100819 | 07 | — | — |
| b. Tiere . . . . . | 515747 | 26 | 2.56 | 2.45 | 581875 | 34 | 3.01 | 2.88 | | | 66128 | 08 |
| c. Güter aller Art . . | 10344957 | 31 | 51.38 | 49.19 | 10661537 | 45 | 55.06 | 52.75 | | | 316580 | 14 |
| Total | 20135291 | 95 | 100 | | 19361911 | 77 | 100 | | 773380 | 18 | — | — |
| B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen . | 895904 | 11 | | 4.26 | 848596 | 34 | | 4.20 | 47307 | 77 | — | — |
| Totaleinnahmen | 21031196 | 06 | | 100 | 20210508 | 11 | | 100 | 820687 | 95 | — | — |

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, betrug die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken im Berichtsjahre wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Das Ergebnis des Berichtsjahres kann im ganzen als sehr befriedigend bezeichnet werden. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport sind um Fr. 1,156,088. 40 gestiegen; die Einnahmen aus dem Tier- und Gütertransport haben dagegen um Fr. 382,708. 22 abgenommen. Bei der Zusammenfassung aller vier Verkehrskategorien ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 773,380. 18 oder 3,99 % und gegenüber dem Jahre 1898 eine Mehreinnahme von Fr. 2,393,967. 19 oder 13,49 %. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| per Bahnkilometer . . . | Fr. 72,953. 96 | Fr. 70,151. 85 |
| „ Zugskilometer . . . | „ 6. 28 | „ 6. 13 |
| „ Tag . . . . . | „ 55,165. 18 | „ 53,046. 33 |

Die Monate Februar, Oktober und Dezember zeigen Mindereinnahmen, alle übrigen Monate dagegen Mehreinnahmen. Der Monat April weist mit Fr. 1,965,964. 51 das größte und der Monat Januar mit Fr. 1,259,332. 59 das kleinste Erträgnis auf. Im Durchschnitt beträgt die monatliche Einnahme Fr. 1,677,941. — gegen Fr. 1,613,492. 65 im Vorjahre.

Die weitern Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind in die dem Berichte in bisheriger Weise am Schlusse beigegebenen Tabellen niedergelegt. Aus diesen Tabellen erwähnen wir hier, nach den vier Verkehrskategorien geordnet, folgendes:

## 1. Personentransport.

Der Personenverkehr, der sich seit einer längeren Reihe von Jahren in erfreulicher Weise weiter entwickelt hat, weist im Berichtsjahre eine außerordentliche Zunahme auf. Die Gesamtzahl der beförderten Personen ist von 2,465,280 auf 2,636,344 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Personen von 430,532 auf 502,178 gestiegen. Zu der Zunahme haben alle wichtigern Verkehre beigetragen. Der größte Beitrag ist von den Rundreise- und Gesellschaftsfahrten geliefert worden, was hauptsächlich der Einwirkung der Weltausstellung in Paris und der Festlichkeiten in Rom bei der Jahrhundertwende zuzuschreiben ist. Die Gesamtzahl der vom schweiz. Eisenbahnverband ausgegebenen Generalabonnements ist von 54,648 auf 59,501 und die Einnahme von Fr. 3,980,824. 85 auf Fr. 4,432,112. 15 gestiegen. Von dieser Einnahme sind uns in den provisorischen monatlichen Abrechnungen Fr. 580,682. — zugeschieden worden, die mit einer Nachvergütung vom Vorjahr von Fr. 7,834. — den in die Rechnung eingestellten Betrag von Fr. 588,516. — ergeben. Im Vorjahre betrugen die provisorischen Anteile Fr. 510,193. —; die definitive Rechnung ergab Fr. 518,027. — oder 13,01 % der Gesamteinnahme aus den Generalabonnements. — Infolge der bedeutenden Mehreinnahmen aus dem Personentransport im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre wird voraussichtlich auch die definitive Jahresrechnung über die Generalabonnements pro 1900 einen wesentlich höhern Anteil der Gotthardbahn aufweisen.

Die Zahl der Personenkilometer im ganzen ist von 118,826,707 auf 138,601,124 und die Zahl der Kilometer, die jeder Reisende im Durchschnitt befahren hat, von 48,20 auf 52,57 gestiegen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben um Fr. 1,055,269. 33 oder um 14,15 % zugenommen.

Es sind Reisende befördert worden:

| | | 1900 | 1899 |
|---|---|---|---|
| in der | I. Klasse | 124,208 = 4,71 % | 112,078 = 4,55 % |
| „ „ | II. „ | 608,357 = 23,07 % | 543,758 = 22,05 % |
| „ „ | III. „ | 1,903,779 = 72,22 % | 1,809,444 = 73,40 % |

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| in der | I. Klasse | 15,068,276 = 10,87 % | 12,727,560 = 10,71 % |
| „ „ | II. „ | 42,731,663 = 30,83 % | 33,732,405 = 28,39 % |
| „ „ | III. „ | 80,801,185 = 58,30 % | 72,366,742 = 60,90 % |

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

| | | 1900 | 1899 |
|---|---|---|---|
| in der | I. Klasse | 121,31 Km. | 113,56 Km. |
| „ „ | II. „ | 70,24 „ | 62,04 „ |
| „ „ | III. „ | 42,44 „ | 39,99 „ |

Es trifft Reisende:

| | | |
|---|---|---|
| auf jeden Personenzugskilometer | 66,70 | 59.09 |
| „ „ Personenwagenachsenkilometer | 4,97 | 4,62 |

An die Einnahmen haben beigetragen:

| | | 1900 | 1899 |
|---|---|---|---|
| die | I. Klasse | Fr. 1,881,318 = 22,10 % | Fr. 1,591,620 = 21,34 % |
| „ | II. „ | „ 3,094,646 = 36,35 % | „ 2,625,839 = 35,21 % |
| „ | III. „ | „ 3,537,099 = 41,55 % | „ 3,240,334 = 43,45 % |

Als Fahrtaxe hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

| | | 1900 | 1899 |
|---|---|---|---|
| in der | I. Klasse | Fr. 15.15 | Fr. 14.20 |
| „ „ | II. „ | „ 5.09 | „ 4.83 |
| „ „ | III. „ | „ 1.86 | „ 1.79 |

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Cts. 6,14 Cts. 6,28.

## 2. Gepäcktransport.

Ungefähr im gleichen Verhältnis wie der Personenverkehr hat der Gepäckverkehr zugenommen. Die Transportquantitäten sind von 7826 Tonnen auf 8612 Tonnen oder um 786 Tonnen und die Einnahmen von Fr. 660,705. 58 auf Fr. 761,524. 65 oder um Fr. 100,819. 07 = 15,26 % gestiegen. Beinahe sämtliche Verkehre haben eine Zunahme aufzuweisen; die größte Zunahme zeigt der Transitverkehr.

## 3. Tiertransport.

Der Verkehr ist hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben. Die Transportquantitäten sind um 19,233 Stück und die Einnahmen um Fr. 66,128. 08 oder 11,36 % zurückgegangen. Die Ursache des Rückganges liegt in der geringern Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien.

## 4. Gütertransport.

Der Güterverkehr des Berichtsjahres hat denjenigen des Vorjahres nicht erreicht. Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 1,004,992 auf 978,016 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 506,297 Tonnen auf 505,069 Tonnen zurückgegangen. Dieser Rückgang hat seinen Grund in erster Linie in der sehr guten Wein- und Obsternte in der Schweiz, die den Import dieser Artikel aus Italien gegenüber dem Vorjahre in bedeutendem Maße entbehrlich machte. Sodann hat die eingetretene Stockung in der Bauthätigkeit ungünstig

auf den Transport von Baumaterialien eingewirkt. Bei den übrigen Transportartikeln haben sich erhebliche Schwankungen nicht ergeben. Die Zahl der Tonnenkilometer ist von 139,738,065 auf 139,398,917 zurückgegangen; dagegen ist die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 139,04 Kilometer auf 142,53 Kilometer gestiegen. Hinsichtlich des Gewichts der Haupttransportartikel stehen die Lebens- und Genußmittel mit 373,852 Tonnen = 38,22 % im ersten Rang, die Baumaterialien mit 171,843 Tonnen = 17,57 % im zweiten Rang und die Metallwaren mit 120,830 Tonnen = 12,35 % im dritten Rang. Auf die vier Haupttarifklassen verteilen sich die Transportquantitäten wie folgt:

| | 1900 | | 1899 | |
|---|---|---|---|---|
| Eilgüter . . . . . | 52,884 Tonnen | = 5,41 % | 50,843 Tonnen | = 5,06 % |
| Stückgüter . . . . . | 49,894 „ | = 5,11 % | 49,849 „ | = 4,95 % |
| Gewöhnliche Wagenladungsgüter . . | 261,631 „ | = 26,74 % | 303,343 „ | = 30,19 % |
| Ausnahmetarifgüter . . . . | 613,607 „ | = 62,74 % | 600,957 „ | = 59,80 % |

Die Hauptverkehre haben nachstehende Quantitäten aufzuweisen:

| | | |
|---|---|---|
| Schweiz—Italien | 58,396 Tonnen | 57,892 Tonnen |
| Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide) | 305,493 „ | 314,028 „ |
| Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien | 191,190 „ | 164,603 „ |
| Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England | 99,643 „ | 118,145 „ |

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

Von dem Verkehr nach und von Italien fallen 178,498 Tonnen auf den Hafenplatz Genua. Hievon sind befördert worden:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| nach Genua | 15,796 Tonnen | 12,941 Tonnen |
| von Genua | 162,702 „ | 212,415 „ |
| zusammen | 178,498 Tonnen | 225,356 Tonnen |

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 10,661,537. 45 auf Fr. 10,344,957. 31 oder um Fr. 316,580. 14 = 2,97 % zurückgegangen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer beträgt 7,42 Cts. gegen 7,63 Cts. im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1899 wie folgt:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Pacht- und Mietzinsen . . . . . | Fr. 887,517. 06 | Fr. 840,456. 12 |
| Ertrag von Hülfsgeschäften . . . | „ 4,399. 68 | „ 4,452. 27 |
| Sonstige Einnahmen . . . . . | „ 3,987. 37 | „ 3,687. 95 |
| | Fr. 895,904. 11 | Fr. 848,596. 34 |

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 47,307. 77 auf, die zum größten Teil durch die Ende 1899 begonnene Einstellung der 225 neuen Eilgutwagen $G^{R\,1}$ in den Wagenpark herbeigeführt worden ist.

Infolge des großen Personenverkehrs von 1900 ist auch die Frequenz der in den Expreß- und Schnellzügen kursierenden Speisewagen und damit auch der Anteil der Gotthardbahn am Ertrag gestiegen.

# D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

| Ausgaben. | 1900 Betriebene Bahnlänge 276 Km. | | | 1899 Betriebene Bahnlänge 276 Km. | | | Mehrausgabe gegenüber 1899. | | Minderausgabe gegenüber 1899. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Ct. | % | Fr. | Ct. | % | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. |
| I. Für die Allgemeine Verwaltung . . | 592,509 | 98 | 5,20 | 557,548 | 28 | 5.33 | 34,961 | 70 | — | — |
| II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn | 1,985,847 | 13 | 17,45 | 1,806,420 | 43 | 17.26 | 179,426 | 70 | — | — |
| III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst . . . . . | 2,656,847 | 02 | 23,34 | 2,625,819 | 99 | 25.09 | 31,027 | 03 | — | — |
| IV. „ den Fahrdienst . . . . . | 4,762,620 | 22 | 41,87 | 4,122,037 | 70 | 39.38 | 640,582 | 52 | — | — |
| V. „ verschiedene Ausgaben . . . | 1,381,098 | 80 | 12,14 | 1,353,959 | 82 | 12.94 | 27,138 | 98 | — | — |
| Total | 11,378,923 | 15 | 100 | 10,465,786 | 22 | 100 | 913,136 | 93 | — | — |

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer . . . . . | Fr. 41,227. 98 | Fr. 37.919. 51 |
| „ „ „ „ Zugskilometer . . . . . | „ 3.5503 | „ 3.3160 |
| „ „ „ „ Nutzkilometer . . . . . | „ 2.9583 | „ 2.7324 |
| „ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . . | „ 0.1162 | „ 0.1086 |
| „ „ „ „ Bruttotonnenkilometer . . . . | „ 0.0179 | „ 0.0169 |
| „ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen | 54.10 | 51.78 |
| „ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen | 56.51 | 54.05 |

Das Verhältnis der gesamten Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, der sogenannte Betriebskoeffizient, zeigt, entsprechend unserer Bemerkung im Geschäftsberichte für das Jahr 1899, Seite 48, eine Vermehrung um 2,32 Prozente. Solche Schwankungen sind bei einer Unternehmung von dem Umfange der Gotthardbahn nicht zu vermeiden; der Ausgleich der Ausgaben kann innert einem Jahre nicht stattfinden. Zur Beurteilung des Ergebnisses eines Jahres ist deshalb dessen Vergleich mit dem Durchschnittsergebnis einer längern Periode erforderlich. Zieht man die zehnjährige Periode 1891/1900 in Betracht, so findet man den höchsten Betriebskoeffizienten im Jahre 1897 mit 59,08, den niedrigsten im Vorjahre mit 51,78 Prozenten. Der Durchschnitt der zehnjährigen Periode beträgt 55,11 Prozente. Wir haben somit die Thatsache zu konstatieren, daß der Betriebskoeffizient des Berichtsjahres, trotz der Steigerung der Kohlenpreise, trotz der im Betriebe vorgenommenen Verbesserungen noch um ein Prozent unter dem zehnjährigen Durchschnitte steht.

## I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahr gegenüber denjenigen im Jahre 1899:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| A. Personalausgaben . . | Fr. 475,869. 27 | Fr. 453,724. 27 |
| B. Sonstige Ausgaben . . | „ 116,640. 71 | „ 103,824. 01 |
| | Fr. 592,509. 98 | Fr. 557,548. 28 |

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1900 um Fr. 22,145. —, die sonstigen Ausgaben um Fr. 12,816. 70, total Fr. 34,961. 70 gegenüber dem Vorjahre.

Erstere Mehrkosten stehen zum Teil mit den periodischen Gehaltserhöhungen im Zusammenhange, während letztere durch vermehrte Ausgaben für Reklame, namentlich mit Rücksicht auf die Weltausstellung pro 1900 in Paris, entstanden sind.

## II. Aufsicht und Unterhalt der Bahn.

Die Ausgaben für Aufsicht und Unterhalt der Bahn betragen laut Betriebsrechnung:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| A. Personalausgaben . . . | Fr. 887,218. 28 | Fr. 829,279. 43 |
| B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . . . | „ 994,488. 14 | „ 887,285. 81 |
| C. Sonstige Ausgaben . . . | „ 104,140. 71 | „ 89,855. 19 |
| zusammen wie oben | Fr. 1,985,847. 13 | Fr. 1,806,420. 43 |
| mehr | Fr. 179,426. 70 | |

### A. Personalausgaben.

| 1900 | 1899 |
|---|---|
| Fr. 887,218.28 | Fr. 829,279. 43 |
| mehr „ 57,938. 85 | — |

Diese Mehrausgaben fallen auf eine Vermehrung des Personals der Bahningenieurbureaux (je um einen Gehülfen), auf die mit 1. Januar nach dem zweijährigen Turnus fällig gewordenen vertraglichen Gehaltserhöhungen, auf einen Mehraufwand für Extrawachen bei ungünstigen Witterungsverhältnissen und auf die Erneuerung der Dienstkleider; ferner war der Gesundheitszustand des Personals weniger günstig als im Vorjahre, was noch einen Mehraufwand für Stellvertretungen zur Folge hatte.

Der Personaletat (Seite 38) weist bei den Hülfsarbeitern einen Zuwachs von 36 Mann im Durchschnitt des Jahres gegenüber dem Vorjahre aus. Dieser Zuwachs ist die Folge der vermehrten Bahnunterhaltungsarbeiten, sowie auch der oben berichteten Mehrleistungen im Bahnaufsichtsdienst.

### B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

| Hierher gehören die Ausgaben für | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| 1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung | Fr. 218,648. 44 | Fr. 211,353. 11 |
| 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise) samt Materialkosten | „ 562,150. 36 | „ 507,274. 61 |
| 3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke . . | „ 105,258. 16 | „ 70,793. 95 |
| 4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen . | „ 81,573. 56 | „ 75,011. 96 |
| 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . . . . | „ 26,857. 62 | „ 22,852. 18 |
| zusammen | Fr. 994,488. 14 | Fr. 887,285. 81 |
| mehr | Fr. 107,202. 33 | |

ad 1. Die Ausgaben für Unterhalt des Bahnkörpers samt Nebenanlagen und der Schwellenbettung betrugen nach vorstehender Gegenüberstellung im Jahre 1900 um Fr. 7295. 33 mehr als im Vorjahre; aus den nachstehenden Einzelheiten ist das Nähere hierüber zu ersehen.

| Es wurden aufgewendet: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| für Unterhalt der Dämme und Einschnitte . . . . . | Fr. 20,351. 85 | Fr. 22,595. 20 |
| „ Untersuchung und Abräumung von Felslehnen und Felswänden, sowie für Unterhalt und Ergänzung von Schutzbauten . . | „ 35,354. 35 | „ 29,476. — |
| „ Untersuchung und Abputzen der ungemauerten Tunnelstrecken und Unterhalt des Tunnelmauerwerkes . . . . . | „ 3,740. 35 | „ 5,107. 55 |
| „ Unterhalt des Mauerwerkes, der Stütz- und Futtermauern, Brücken und Durchlässe . . . . . | „ 12,256. 35 | „ 6,841. 55 |
| „ Revision, Unterhalt und Anstrich der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken und Reparatur der Bedielung . . . . . | „ 30,315. 80 | „ 40,072. 15 |
| „ Räumung der Wildbäche und Unterhalt der Uferschutzbauten . | „ 29,891. 05 | „ 6,916. 55 |
| „ Unterhalt und Bekiesung der Straßen und Stationsvorplätze . | „ 17,018. 80 | „ 20,441. 05 |
| „ Unterhalt und Erneuerung der Schwellenbettung . . . | „ 70,598. 70 | „ 76,094. 65 |
| zusammen | Fr. 219,527. 25 | Fr. 207,544. 70 |
| Differenz zwischen den Ausgaben und Einnahmen für den Unterhalt (II B 1) der Gemeinschaftsbahnhöfe und Verschiedenes . . | „ — 878. 81 | „ + 3,808. 41 |
| Total wie oben | Fr. 218,648. 44 | Fr. 211,353. 11 |

Bezüglich der Mehrausgaben für den Unterhalt des Mauerwerkes der Mauern und Brücken ist zu bemerken, daß in den Ausgaben pro 1900 die Kosten eines erweiterten Durchlasses unter dem Damme bei Seeburg (Kilom. 6,813 der Luzernerlinie) mit Fr. 3904. 05 inbegriffen sind und bezüglich derjenigen beim Posten „Räumung der Wildbäche 2c.", daß zwischen dem 23. und 27. August im ganzen Kanton Tessin mehrmals heftige Gewitterregen niedergingen, wobei die Bahnanlagen an mehreren Stellen von den große Schuttmassen führenden Wildbächen überflutet und überschüttet wurden, namentlich von der Lagasca bei der Station Rodi/Fiesso, vom Riale Pentima bei Gordola, sodann zwischen Quartino und Magadino und auf der Strecke Lugano–Chiasso; bei Kilom. 181,8 unterhalb Lugano fand infolge derselben Ereignisse ein Dammbruch statt. Gewitterregen im Juli und August haben auch die Schuttmassen des Bergsturzes vom Sasso rosso ob Airolo wieder in Bewegung gebracht, so daß die die Bahnlinie kreuzenden Wildbäche bis zum Rande mit Schutt gefüllt wurden.

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

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 562,150. 36 | Fr. 507,274. 61 |
| mehr | Fr. 54,875. 75 | |
| Von diesen Ausgaben entfallen auf: | | |
| a. Materialbezüge für den gewöhnlichen Unterhalt der Geleise . . | Fr. 145,923. 55 | Fr. 130,800. 44 |
| b. Löhne für die Einzelauswechslungen und die sonstigen Geleisereparaturen | „ 86,973. 93 | „ 83,267. 72 |
| c. Regulieren der Strecken- und Stationsgeleise . . . . . | „ 136,224. 70 | „ 150,748. 19 |
| d. Oberbauerneuerungen in Strecken- und Stationsgeleisen . . . | „ 251,699. 47 | „ 200,954. 15 |
| e. Erneuerung und Unterhalt der Weichen; Unterhalt und Reparatur der sonstigen mechanischen Einrichtungen . . . . . | „ 41,102. 35 | „ 15,461. 50 |
| f. Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen für den Unterhalt (II B 2) der Gemeinschaftsbahnhöfe und Verschiedenes . . . | „ — 1,935. 78 | „ + 1,562. 86 |
| zusammen | Fr. 659,988. 22 | Fr. 582,794. 86 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | Fr. 659,988. 22 | Fr. 582,794. 86 |
| Hiervon ab: | | |
| Vergütung der Eisenwerke für schadhaft gewordene Garantieschienen und Erlös aus dem Altmaterial . . . . . | Fr. 97,837. 86 | Fr. 75,520. 25 |
| Bleiben Nettoausgaben | Fr. 562,150. 36 | Fr. 507,274. 61 |

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß die Mehrausgaben für den Oberbau pro 1900 auf den größeren Materialbedarf für den gewöhnlichen Geleiseunterhalt und auf die Ausgaben für Oberbauerneuerungen und für die Erneuerung und den Unterhalt der Weichen 2c. fallen; wir bemerken hierzu der Reihenfolge nach folgendes:

Im gewöhnlichen Geleiseunterhalt wurde an Material infolge Ausnutzung und Schadhaftigkeit aus der Bahn entfernt:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Tannenschwellen . . . . . | 952 Stück | 2159 Stück |
| Eichenschwellen . . . . . | 9853 „ | 10337 „ |
| Eiserne Schwellen . . . . . | 1155 „ | 384 „ |
| Eisenschienen . . . . . | 1045 m | 1451 m |
| Stahlschienen, Type I . . . . | 926 „ | 66 „ |
| „ „ II . . . . | 3162 „ | 1731 „ |
| „ „ III . . . . | 1284 „ | 1896 „ |
| „ „ IV . . . . | 88 „ | 344 „ |
| „ „ IV[a] . . . . | 416 „ | 116 „ |

oder im ganzen 11,960 Stück Schwellen gegen 12,880 Stück pro 1899 und 6921 Meter Schienen gegen 5604 Meter.

Der Aufwand für Schienenbefestigungsmittel betrug Fr. 45,451. 55 gegen Fr. 44,821. 85 im Vorjahre, wovon jedoch nur 20 % auf den Gotthardtunnel (pro 1899 : 50 %) entfallen; der größere Abgang an Schienenbefestigungsmitteln ergab sich im Berichtsjahre in den Kehrtunneln.

Was sodann die streckenweisen Oberbauerneuerungen anbelangt, so wurden solche an folgenden Stellen vorgenommen:

1. Fortsetzung der Erneuerung der alten eisernen Querschwellen im Gotthardtunnel teils durch neue Eichenschwellen, teils durch imprägnierte Buchenschwellen, und zwar

| | |
|---|---|
| von km $72_{,525}$—$73_{,525}$ rechtes Geleise . . . . . | 1000 m |
| „ „ $76_{,096}$—$79_{,460}$ linkes Geleise . . . . . | 3364 „ |
| zwischen km $80_{,788}$ und $84_{,480}$ im rechten Geleise . . . . | 3071 „ |
| zusammen: | 7435 m |

2. Erneuerung der alten Stahlschienen Type III mit Stahlschienen Type IV[a] ebenfalls im Gotthardtunnel und zwar

| | |
|---|---|
| von km $79_{,460}$—$80_{,948}$ im linken Geleise . . . . . | 1488 m |
| „ „ $81_{,201}$—$84_{,510}$ „ „ „ . . . . . | 3309 „ |
| zusammen: | 4797 m |

3. Totalerneuerung des Oberbaues Type III im rechten Geleise des Pianotondo-Tunnels von km $115_{,500}$—$115_{,704}$ mit Stahlschienen IV[a] auf eisernen Querschwellen . 204 m

4. Totalerneuerung des Oberbaues in den Geleisen I, II und III des Bahnhofes Bellinzona mit Stahlschienen Type II auf eisernen Querschwellen . . . zusammen 600 m
5. Erneuerung der alten eisernen Querschwellen im Monte Cenere-Tunnel von km 163,380—163,740 mit neuen Eichenschwellen . . . . . zusammen 360 m

Der gesamte Geleiseumbau erstreckte sich daher im Berichtsjahre
auf 7795 m Schwellenerneuerung (1899: 4960 m)
auf 4797 m Schienenerneuerung (1899: —)
und 804 m Totalerneuerung (1899: 1422 m)
im ganzen auf 13,396 m Geleise gegenüber 6382 m im Vorjahre.

Zu den Ausgaben für die Erneuerungen im Gotthardtunnel sei noch bemerkt, daß ein Teil des Materials bereits im Vorjahre beschafft und verrechnet wurde (vergl. Seite 26 des Geschäftsberichts 1899), weshalb im Berichtsjahre nicht die ganzen Ausgaben hierfür in Rechnung stehen. Jene Ausgaben betrugen Fr. 58,735. 80.

Beim Unterhalt der Weichen und sonstigen mechanischen Einrichtungen rühren die Mehrausgaben gegen 1899 hauptsächlich von einer im Berichtsjahre durchgeführten Abänderung der Weichensignale gemäß den Vorschriften des neuen schweiz. Signalreglements vom 1. August 1899 (Fr. 13,103. 40) und von der Versetzung der Lokomotivschiebebühne vom Depot Bellinzona ins Depot Erstfeld, als Reserve und für Bedienung der Remisen in Zeiten starken Verkehrs her, bei welcher Gelegenheit auch eine gründliche Reparatur der Einrichtung vorgenommen wurde (Fr. 6396. 12).

Im Berichtsjahre wurden 2 Weichen auf Eisen umgebaut (Weiche Nr. 32 in Erstfeld und Nr. 5 in Bodio), wobei auch die Wechsel und Kreuzungen erneuert wurden. Der Abgang an solchen Oberbaubestandteilen infolge von Schadhaftigkeit beschränkte sich auf 2½ Wechsel, 4 Schienenkreuzungen, 3 Hartgußkreuzungen.

Bei der Geleiseregulierung haben wir Minderausgaben gegenüber 1899 verzeichnet; reguliert wurden 412,418 m Hauptgeleise und 16,353 m Ausweich- und Nebengeleise, was bei ersteren 104,5 % der Gesamtlänge und bei letztern 14,6 % ausmacht (1899: 123,2 % bezw. 16,0 %).

Der Durchschnittspreis für die Hauptgeleise stellt sich auf 30,4 Cts. per Meter Geleise (1899: 29,9 Cts.).

Schienenbrüche sind im Berichtsjahre 69 gegenüber 53 im Jahre 1899 vorgekommen.

Auf Ende 1900 stellte sich der Stand der Geleise mit Bezug auf deren Konstruktion wie folgt:

| | 1900 | | 1899 | | 1883 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Geleiselänge in Metern | % | Geleiselänge in Metern | % | Geleiselänge in Metern | % |
| Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises auf den doppelspurigen Strecken und Stationen . . . . | 394,770 | 100 | 394,770 | 100 | 267,933 | 100 |
| Hiervon entfallen einerseits: | | | | | | |
| auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . . | 11,164 | 2,8 | 11,364 | 2,9 | 49,456 | 18,5 |
| „ „ „ Stahlschienen Type I | 10,115 | 2,6 | 10,115 | 2,6 | 16,488 | 6,2 |
| „ „ „ „ „ II | 198,194 | 50,2 | 198,350 | 50,2 | 201,989 | 75,3 |
| „ „ „ „ „ III | 12,530 | 3,2 | 17,070 | 4,3 | — | — |
| „ „ „ „ „ IV | 162,767 | 41,2 | 157,871 | 40,0 | — | — |
| und andrerseits: | | | | | | |
| auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen . | — | — | — | — | 88,975 | 33,2 |
| „ „ „ Eichen- u. Buchenschwellen | 129,269 | 32,7 | 119,423 | 30,2 | 168,103 | 62,8 |
| „ „ „ Eisenschwellen . . | 265,501 | 67,3 | 275,347 | 69,8 | 10,855 | 4,0 |

Die Bahnlänge blieb unverändert mit 272,533 Metern, wovon 122,232 Meter oder 45 % doppelgeleisig sind.

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise beträgt auf Ende 1900: 112,288 Meter gegen 110,485 Meter auf Ende 1899; die Vermehrung betrifft den Bahnhof Erstfeld.

ad 3. Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke.

| Ausgaben für: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| a) laufender Unterhalt . . . . . | Fr. 81,994. 73 | Fr. 59,902. 19 |
| b) Abbrucharbeiten gelegentlich der Vergrößerung von Gebäuden und verschiedene Umbauten . . . . . | „ 23,263. 43 | „ 10,891. 76 |
| zusammen | Fr. 105,258. 16 | Fr. 70,793. 95 |
| mehr | Fr. 34,464. 21 | |

Sowohl der laufende Unterhalt der Hochbauten, als auch die sonstigen Abbruch- und Umbauarbeiten haben pro 1900 mehr gekostet als im Vorjahre, erstere, weil mehrere dringende Hauptreparaturen an Gebäuden vorgenommen werden mußten, letztere wegen größerer Umbauten mehrerer Gebäude im Innern, teils infolge Vergrößerung derselben, teils um eine zweckmäßigere Einteilung zu erzielen, wie im Aufnahmsgebäude Erstfeld, in der Lokomotivremise Airolo, in den Gebäuden des Maschinendepots Biasca, im Aufnahmsgebäude Lugano und im Postgebäude Chiasso. In den Ausgaben ad a ist auch der Unterhalt für das Verwaltungsgebäude in Luzern mit Fr. 6412. 55 inbegriffen (1899 : Fr. 2801. —).

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

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 81,573. 56 | Fr. 75,011. 96 |
| mehr | „ 6,561. 60 | |

Die Mehrausgabe fällt zum größten Teile auf den Unterhalt und auf Verbesserungen der Telegraphenleitungen und der elektrischen Signaleinrichtungen; die Ausgaben für den Unterhalt der übrigen Anlagen sind gleich geblieben.

ad 5. Die Ausgaben für Schneeräumen betragen Fr. 26,857. 62 und sind um Fr. 4005. 44 höher als pro 1899 (Fr. 22,852. 18), zählen aber immer noch zu den geringeren, wenn wir daran erinnern, daß der Schneebruch im Jahre 1895 Fr. 137,720. 89 gekostet hat.

## C. Sonstige Ausgaben.

| Diese Ausgaben betrugen: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 104,140. 71 | Fr. 89,855 19 |
| mehr | „ 14,285. 52 | |

Von den hierhergehörigen Ausgaben betreffen die Hauptposten: den Unterhalt und die Erneuerung der Werkzeuge und Gerätschaften und die Betriebskosten der Ventilation des Gotthardtunnels. Für beide Posten sind im Berichtsjahre Mehrausgaben erwachsen, und zwar bei ersterem Fr. 2146. 32 und bei der Tunnelventilation, für welche pro 1900 Fr. 44,383. 31 gegenüber Fr. 38,130. 53 pro 1899 verausgabt worden sind, Fr. 6252. 78;

hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß die Ventilation im Vorjahre erst Mitte März in Betrieb gesetzt wurde und die Ausgaben daher kein ganzes Jahr umfaßten. Wie bekannt, ist eine Wasserkraftanlage für den künftigen Betrieb der Ventilation im Baue, welche voraussichtlich im Herbste 1901 in Funktion gesetzt werden kann, womit dann ein billigerer und vollkommenerer Betrieb erzielt werden wird, als dies mit der derzeitigen, provisorisch installierten Dampfkraft geschehen kann.

## III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Die Gesamtausgaben stellen sich auf Fr. 2,656,847. 02 und sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 31,027. 03 gestiegen.

Während bei den Personalausgaben eine Minderausgabe von Fr. 7,257. 18 zu verzeichnen ist, weisen die sonstigen Ausgaben einen Mehrbetrag von Fr. 38,284. 21 auf.

Diese Mehrausgabe fällt der Hauptsache nach auf die Kosten für Erstellung von Fahrplänen und für die Beleuchtung und Beheizung der Stationen und ist eine Folge der vielen ausgeführten Extrazüge und der Erhöhung des Preises für Materialien.

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

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1899 Fr. 4,122,037. 70 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 4,762,620. 22, mit einer Mehrausgabe von Fr. 640,582. 52.

| Von den Gesamtausgaben entfallen: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| auf Personalausgaben . . . . . | Fr. 1,376,328. 32 | Fr. 1,288,837. 18 |
| „ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . | „ 2,100,275. 26 | „ 1,805,135. 62 |
| „ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . | „ 1,260.246. 63 | „ 1,004,528. 90 |
| „ sonstige Ausgaben . . . . . | „ 25,770. 01 | „ 23,536. — |
| Summa | Fr. 4,762,620. 22 | Fr. 4,122,037. 70 |

### A. Personalausgaben.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen folgendermaßen:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| 1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal | Fr. 55,437. 12 | Fr. 55,435. 76 |
| Mehrausgabe | „ 1. 36 | |

Dieselbe gibt zu keiner Bemerkung Veranlassung.

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure.

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Die Ausgaben betragen | Fr. 70,907. 23 | Fr. 60,450. 57 |
| Mehrausgabe | „ 10,456. 66 | |

Dieselbe wurde in der Hauptsache durch die Ernennung von zwei Souschefs des Depots Bellinzona hervorgerufen, welche im Berichtsjahre definitiv erfolgt ist, nachdem deren Funktionen bereits während zwei Jahren in provisorischer Weise den jetzigen Beamten übertragen war, deren Besoldung bis dahin unter Kapitel IV. A. 2b zur Verrechnung gelangte. Dazu kamen die Anstellung eines Büreaugehülfen und einige Gehaltserhöhungen.

b) Lokomotivführer und Heizer.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Verausgabt wurden . . | Fr. 1,034,591. 78 | Fr. 970,983. 32 |
| Die Mehrausgabe beträgt | „ 63,608. 46 | |

Da im Berichtsjahre die zweijährige, regulativmäßige Gehaltserhöhung eintrat, so fallen hierauf in erster Linie Fr. 20,382. 97; sodann kamen die Dienstkleider zur Verabfolgung mit Fr. 5,024.—; die übrige Mehrausgabe im Betrage von Fr. 38,201. 49 ist zum größten Teil durch die vermehrten Betriebsleistungen (41433 Lokomotivkilometer), zum Teil auch durch die ungünstige Diensteinteilung, welche die unregelmäßig verkehrenden vielen Extrazüge nach sich zogen, hervorgerufen worden.

c) Wagenvisiteure und Wagenvisiteurgehülfen.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Ausgegeben wurden . . . | Fr. 71,311. 94 | Fr. 69,659. 15 |
| Die Mehrausgaben betragen | „ 1,652. 79 | |

und wurden durch die Anstellung eines Gehülfen, sowie durch die allgemeinen Gehaltserhöhungen verursacht.

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- und Wagenreiniger, Wagenschmierer).

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Ausgaben . . | Fr. 144,080. 25 | Fr. 132,308. 38 |
| Mehrausgaben | „ 11,771. 87 | |

Diese Mehrausgaben sind durch Lohnerhöhungen, Dienstkleider und durch Personalvermehrung hervorgerufen. Letztere wurde hauptsächlich für die Reinhaltung der Lokomotiven erforderlich.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial.

a) Für Lokomotiven.

Im Betriebsjahre kamen Saarkohlen, Ruhrkohlen 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 |
| 1900: | 73,325,680 „ | „ „ „ | „ 1,939,943. 78 |

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 | 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 | „ |
| 1900: | 15.57 | „ | „ „ | „ | 41.20 | „ |

Im ganzen wurden verausgabt:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 1,939,943. 78 | Fr. 1,680,235. 51 |
| Die Mehrausgaben betragen | „ 259,708. 27 | |

Diese Mehrausgaben wurden zum Teil durch eine Mehrleistung von 41,433 Lokomotivkilometer veranlaßt, welche Mehrkosten verursachten im Betrage von Fr. 17,070. 40. Die weitere Mehrausgabe von Fr. 242,637. 87 ist auf die zeitweilige Verringerung der Qualität der Saarkohle und auf die Steigerung der Preise zurückzuführen.

### b. Für Wagen.

| Es wurden verausgabt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 9,744. 26 | Fr. 9,306. 37 |
| Die Mehrausgabe | „ 437. 89 | |

betragend, ist auf die kilometrischen Mehrleistungen der Wagen zurückzuführen.

## 2. Schmiermaterial.

### a) Für Lokomotiven.

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 |
| 1900: | 417,096.0 | „ | „ „ | „ | „ | 109,612. 72 |

oder pro Lokomotivkilometer:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1883: | 0.036 | kg | im Kostenbetrage | von | 3.13 | Cts. |
| 1884: | 0.025 | „ | „ „ | „ | 2.11 | „ |
| 1885: | 0.024 | „ | „ „ | „ | 1.87 | „ |
| 1886: | 0.024 | „ | „ „ | „ | 1.57 | „ |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1887: | 0.026 | kg | im | Kostenbetrage | von | 1.44 Cts. |
| 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 | „ | „ | „ | „ | 2.27 „ |
| 1900: | 0.088 | „ | „ | „ | „ | 2.33 „ |

Der Mehrverbrauch, welcher sich hiernach per Lokomotivkilometer seit dem Jahre 1897 bemerkbar macht, ist auf die Einführung der großen Schnellzugslokomotiven der Serie A 3 T zurückzuführen, welche mit ihren zehn Rädern, vier Cylindern und ihrem entsprechend kompliziertern Mechanismus, bei ihrer großen Geschwindigkeit und erhöhten Zugskraft einen wesentlich größern Verbrauch an Schmiermaterial erfordern als die ältern Maschinen.

| Im ganzen wurden verausgabt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 109,612. 72 | Fr. 105,766. 80 |
| Mehrausgabe . | „ 3,845. 92 | |

Diese Mehrausgabe ist auf die kilometrische Mehrleistung der Lokomotiven zurückzuführen.

b) Für Wagen.

| Die Ausgabe beträgt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 8,625. 58 | Fr. 7,205. 45 |
| Die Mehrausgabe beträgt: | „ 1,420. 13 | |

entsprechend der Mehrleistung des gesamten im Berichtsjahre nicht unwesentlich vermehrten Wagenparkes.

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven.

| Es wurden verausgabt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 13,382. 31 | Fr. 12,981. 61 |
| Die Mehrausgabe beträgt | „ 400. 70 | |

b) Für Wagen.

| Die Ausgabe beträgt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 73,004. 53 | Fr. 53,143. 97 |
| Die Mehrausgabe von | „ 19,860. 56 | |

findet folgende Erklärung:

Während die Gepäckwagen früher ausschließlich mit Petroleum beleuchtet wurden, kam in den sechs neuen, Ende 1899 beschafften und daher im Berichtsjahre zuerst während eines ganzen Jahres in den Schnellzügen 49 und 52 verkehrenden Gepäckwagen die Gasbeleuchtung zur Anwendung. Sodann wurden 14 neue vierachsige

Personenwagen als Kurswagen zwischen Berlin und Mailand in Verkehr gesetzt. Diese Wagen werden sowohl auf dem deutschen als dem schweizerischen Durchlauf auf Kosten der Gotthardbahn beleuchtet und zwar im Naturalausgleich gegen die in früheren Jahren und im Berichtsjahre von den deutschen Bahnen in die Gotthardbahnzüge eingestellten und beleuchteten deutschen Kurswagen. Endlich wurden im Berichtsjahre auf dem eigenen Netze der Gotthardbahn 2,338,118 Personenwagenachsenkilometer oder zirka 9 Prozente der letztjährigen Leistung mehr ausgeführt als im Vorjahre.

4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand.

a) Für Lokomotiven.

| Die Ausgaben betragen: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 42,652. 28 | Fr. 31,964. 91 |
| Die Mehrausgaben betragen | „ 10,687. 37 | |

und sind zurückzuführen auf die erhöhten Kosten für den Gemeinschaftsdienst in Luzern, die nachträgliche Rechnungsstellung seitens der Rete Mediterranea für den Bahnhof Luino, sowie auf den Mehrverbrauch an Material und Wasser.

b) Für Wagen.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Die Ausgaben belaufen sich auf | Fr. 3,356. — | Fr. 2,632. 77 |
| die Mehrausgaben auf | „ 723. 23 | |

Dieselben sind ebenfalls auf die Mehrleistungen der Wagen zurückzuführen.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender.

| Es wurden verausgabt: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 755,222. 44 | Fr. 649,668. 54 |
| Die Mehrausgabe beträgt | „ 105,553. 90 | |

Im Berichtsjahre wurden außergewöhnlich große und zeitraubende Kesselarbeiten und vier Lokomotivrevisionen mehr als im Vorjahre vorgenommen. Auch die Lohnerhöhungen der Werkstättenarbeiter haben teilweise zu der Mehrausgabe beigetragen.

2. Personenwagen.

| Die Ausgaben betragen: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 267,197. 41 | Fr. 204,811. 30 |
| Die Mehrausgaben | „ 62,386. 11 | |

Eigentliche Mehrausgaben von Belang für den Unterhalt der Personenwagen sind nicht entstanden. Dieselben betreffen nämlich in der Hauptsache lediglich Umbuchungen zu Lasten des Betriebes, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind. Die letzteren berühren die Umbaukosten für die Wagen C 2 No. 938—961, sowie die Anbringung von Faltenbälgen an den in die Expreßzüge eingestellten sechs A 2 Wagen No. 61—66.

3. Lastwagen.

| Es wurden ausgegeben: | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 237,826. 78 | Fr. 150,049. 06 |
| Die Mehrausgabe beträgt | „ 87,777. 72 | |

Im Berichtsjahre kam ein großer Teil der im Vorjahre neu beschafften 260 gedeckten Eilgutwagen zur ersten Revision, ferner kamen zahlreiche außerordentliche größere Reparaturen an gedeckten Güterwagen durch Auswechseln von Kastenbrettern und an eisernen Kohlenwagen durch Auswechseln der Böden vor.

### D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen vier Unterabteilungen betragen:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| | Fr. 25,770. 01 | Fr. 23,536. — |
| Mehrausgaben | „ 2,234. 01 | |

Die letzteren fallen der Hauptsache nach auf Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen 2c. und sind durch die vermehrten Betriebsansprüche und teilweise Erweiterung genannter Lokalitäten verursacht worden.

## V. Verschiedene Ausgaben.

Die Pacht- und Mietzinsen stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres wie folgt:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| 1. für Bahnhöfe und Bahnstrecken . . | Fr. 172,468. 05 | Fr. 180,867. 04 |
| 2. für Rollmaterial (Wagenmiete) . . | „ 531,432. 94 | „ 583,731. 74 |
| 3. für sonstige Objekte . . . . | „ 4,869. 68 | „ 4,102. 60 |
| | Fr. 708,770. 67 | Fr. 768,701. 38 |

Die Ausgaben für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken betragen Fr. 8398. 99 weniger als 1899, hauptsächlich wegen der von der Schweiz. Centralbahn vom Baukapital des Bahnhofes Luzern und der Zufahrtslinie abgetragenen Baukosten des Bahndammes auf der Strecke Sentimatt-Reußinselübergang. Diese Bauausgaben in der Höhe von Fr. 276,370. 38 wurden auf das Anlagekapital der Gemeinschaft G. B., S. C. B., N. O. B. und J. S. übertragen.

Für Rollmaterial (Wagenmiete) sind wegen des geringern Obsttransportes im Herbst 1900 Fr. 52,298. 80 weniger ausgegeben worden.

Die Ausgaben für sonstige Objekte geben keinen Anlaß zu Bemerkungen.

Auf Verlust an Hülfsgeschäften ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Ausgabe von Fr. 730. 65, Verlust auf verkauften Materialien, die für die Bahn nicht mehr verwendbar waren.

Feuerversicherungen. Im Berichtsjahre sind die Verträge betreffend Versicherung der Mobilien (Mobiliar, Inventar, Rollmaterial, Transportgegenstände u. s. w.) gegen Feuerschaden, die am 1. Juli abgelaufen sind, erneuert worden. Zur Zeit des Vertragsabschlusses betrug das Gesamtrisiko für die Linien und den Bahnhof Chiasso, für den ein besonderer Vertrag besteht, Fr. 28,187,200. — wobei die Lokomotiven nur mit 80 % des Inventarwertes versichert sind. In die Versicherung teilen sich 6 Versicherungsgesellschaften.

Unfallentschädigungen. Die Ansprüche aus Haftpflicht für Unfälle beim Eisenbahnbetrieb oder den Hülfsarbeiten desselben konnten in der Hauptsache gütlich erledigt werden. Über 3 Fälle waren am Jahresende Prozesse vor den Gerichten des Kantons Tessin anhängig.

Auf Grund des Übereinkommens, das die schweiz. Hauptbahnen am 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle abgeschlossen haben, sind wir im Laufe des Jahres für den Eisenbahnunfall in Anspruch genommen worden, der sich am 4. Juni 1899 auf dem Bahnhof Aarau ereignet hat. Die schweiz. Nordostbahn hat den beteiligten Bahnen auf Anfang des Jahres die Abrechnung

zugestellt über einen durch Vergleich erledigten schweren Verletzungsfall. An der geleisteten Entschädigung von Fr. 71,997. 25 sind wir mit Fr. 7,912. 61 beteiligt worden.

Für den bekannten Unfall von Mönchenstein vom Jahre 1891 haben wir Fr. 733. 13 bezahlt, stehen aber noch nicht am Ende der Liquidation.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahre eingereicht: 2991.

Entschädigungen wurden geleistet:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für Beschädigungen . . . . . | in | 482 | Fällen | Fr. 17,132. 29 |
| „ Manko . . . . . | „ | 433 | „ | „ 8,095. 21 |
| „ Verspätung und irrige Instradierung . . . . . | „ | 633 | „ | „ 10,062. 93 |
| „ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c. . . . . | „ | 15 | „ | „ 261. 92 |
| „ Verschiedenes . . . . . | „ | 65 | „ | „ 915. 90 |
| zusammen | in | 1628 | Fällen | Fr. 36,468. 25 |

Hievon gehen ab:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rückvergütungen von Bahngesellschaften . . . . . | Fr. | 11,877. 48 | |
| Beteiligung fehlbarer Angestellter 2c. . . . . | „ | —. — | |
| Erlös aus überzähligen Transportgegenständen . . . . . | „ | 1,865. 50 | „ 13,742. 98 |
| Es bleiben somit zu unsern Lasten | | | Fr. 22,725. 27 |

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu zahlende Konzessionsgebühr für das Jahr 1899 hat, wie im Vorjahre, Fr. 55,200. — (Fr. 200. — pro Kilometer) betragen. Die Frage, ob wir für den Schatzungswert unserer Getreidelagerhäuser Steuern zu bezahlen haben, ist vom Schiedsgerichte zu unseren Ungunsten entschieden worden, weil die Lagerhäuser nicht eine unmittelbare und notwendige Beziehung zur Eisenbahn hätten. Umgekehrt hat der h. Bundesrat entschieden, daß uns für den Grunderwerb unserer Lagerhausanlagen das Expropriationsrecht zustehe, da sie einen Bestandteil der Eisenbahn bildeten.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 70,145. 15 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 20,131. 66, verursacht hauptsächlich durch die vom Verwaltungsrate beschlossene Leistung eines Beitrages von Fr. 10,000. — an die Witwen- und Waisenkasse der Lehrerschaft des eidg. Polytechnikums, sowie durch Verabreichung einer Ehrengabe von Fr. 6000. — an das eidg. Schützenfest 1901 in Luzern. Sie schließen unter anderem folgende Posten in sich:

Fr. 13,277. 81 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;
„ 7,279. 99 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Centralwerkstätte;
„ 23,182. 60 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

# E. Verschiedenes.

## 1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 88 Unfälle vorgekommen und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Entgleisungen: | auf den Stationen | 1 |
| | auf offener Bahn | 1 |
| 2. Zusammenstöße: | auf den Stationen | 1 |
| | auf offener Bahn | — |
| 3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden: | | 85 |
| 4. Andere Unfälle: | | — |
| | Gesamtzahl der Unfälle | 88 |

| Infolge dieser Unfälle wurden | getötet: | verletzt: |
|---|---|---|
| 1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße | | |
| Reisende | — | — |
| Bahnbedienstete | — | 1 |
| Drittpersonen | — | — |
| 2. Durch sonstige Ereignisse | | |
| Reisende | — | 4 |
| Bahnbedienstete | 3 | 76 |
| Drittpersonen | 1 | 1 |
| | 4 | 82 |
| Selbstmorde | 2 | |

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 10. Januar ist der Bremser Camenzind Alois bei Zug 503 zwischen Castione und Bellinzona aus unermittelter Ursache ab dem von ihm bedienten Wagen gefallen und überfahren worden. Der Tod trat sofort ein.

Am 10. Mai geriet der Rangiermeister Prestini Giovanni auf dem Bahnhof Bellinzona unter einen Rangierzug und erlag seinen Verletzungen am folgenden Tag.

Am 8. Juni geriet der Bremser Schneiter Emil beim Manöver des Zuges 522 auf Station Faido mit dem Kopf zwischen die Puffer zweier Wagen und wurde sofort getötet.

Am 1./2. Oktober verließ der Arbeiter Piotti Pietro auf Station Biasca einen Wagen des Zuges 55 erst, nachdem der Zug bereits zum Abfahren in Bewegung war. Beim Abspringen fiel derselbe rücklings zu Boden und verletzte sich am Hinterkopf so schwer, daß er am 4. Oktober den erlittenen Verletzungen erlag.

## 2. Hülfs- und Krankenkassen.

### a) Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Der Gang des Versicherungsgeschäftes war ein durchaus normaler; es sind keine Erscheinungen zu Tage getreten, welche zu besonderen Bemerkungen Anlaß böten.

Laut Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften müssen wir auf den 31. Dezember 1899 die versicherungstechnische Bilanz unserer Hülfskasse neu berechnen lassen. Nach Durchführung der umfangreichen Vorarbeiten haben wir die Arbeit den Versicherungstechnikern übertragen, welche die Bilanz vom Jahre 1894 aufgestellt haben. Die Ablieferung der Rechnungen ist noch nicht erfolgt.

Die Hülfskasse zeigt auf den 31. Dezember 1900 einen Vermögensbestand von Fr. 5,214,294. 73, gegenüber dem Bestande vom 1. Januar eine Vermehrung von Fr. 519,694. 42.

Über den Verlauf des Geschäftes verweisen wir auf die nachstehenden Tabellen:

## Übersicht über die Aktivmitglieder der Hülfskasse.

| Jahr | Am Jahresanfang | Eingetreten | Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden | Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden | Infolge von Invalidität ausgeschieden | Gestorben | Am Jahresende |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | 980 | 83 | 36 | 1 | 5 | 9 | 1012 |
| 1892 | 1012 | 178 | 38 | 4 | 8 | 8 | 1132 |
| 1893 | 1132 | 87 | 42 | 3 | 5 | 3 | 1166 |
| 1894 | 1166 | 90 | 33 | 3 | 9 | 7 | 1204 |
| 1895 | 1204 | 105 | 26 | 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 |
| 1900 | 1558 | 72 | 14 | 3 | 7 | 14 | 1592 |

## Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

| Jahr | Am Jahresanfang | | Zuwachs während des Jahres | | Abgang während des Jahres | | | | | | | | | Am Jahresende | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Unterstützte | | | | | Pensionierte | | | | | |
| | Unterstützte | Pensionierte | Unterstützte | Pensionierte | durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit | durch Pensionierung | durch Aversalentschädigung | Gestorben | Total | durch Aversalentschädigung | nach § 12 *) | Gestorben | Total | Unterstützte | Pensionierte |
| 1891 | 23 | 44 | 5 | 8 | — | 1 | 1 | 1 | 3 | — | — | — | — | 25 | 52 |
| 1892 | 25 | 52 | 9 | 10 | 2 | 2 | 1 | — | 5 | — | — | — | — | 29 | 62 |
| 1893 | 29 | 62 | 6 | 6 | — | 4 | — | — | 4 | — | — | — | — | 31 | 68 |
| 1894 | 31 | 68 | 8 | 11 | — | 2 | 1 | 2 | 5 | — | — | — | — | 34 | 79 |
| 1895 | 34 | 79 | 6 | 9 | — | 2 | 1 | — | 3 | 1 | 1 | 4 | 6 | 37 | 82 |
| 1896 | 37 | 82 | 5 | 27 | — | 15 | — | — | 15 | — | — | — | — | 27 | 109 |
| 1897 | 27 | 109 | 5 | 21 | 1 | 8 | — | — | 9 | — | — | 1 | 1 | 23 | 129 |
| 1898 | 23 | 129 | 7 | 15 | — | 5 | — | — | 5 | — | — | — | — | 25 | 144 |
| 1899 | 25 | 144 | 5 | 11 | 1 | 3 | — | — | 4 | — | 1 | — | — | 26 | 154 |
| 1900 | 26 | 154 | 3 | 25 | — | 6 | — | — | 6 | — | — | 1 | 1 | 23 | 178 |

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

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

# Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse

## Einnahmen.

| Jahr | Saldo vom Vorjahr | Beiträge der Mitglieder | Beiträge der Gesellschaft | Verschiedene Einnahmen | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | 1,176,213.28 | 64,853.45 | 465,367.80 *) | 84,993.50 | 1,791,428.03 |
| 1892 | 1,675,888.17 | 99,261.88**) | 245,122.47 **) | 79,271.51 | 2,099,544.03 |
| 1893 | 2,036,018.38 | 101,676.–**) | 143,954.76 | 92,898.05 | 2,374,547.19 |
| 1894 | 2,181,671.37 | 100,389.08**) | 151,881.48 | 141,586.38†) | 2,575,528.31 |
| 1895 | 2,491,899.76 | 122,234.28**) | 267,554.27 ***) | 141,962.19†) | 3,023,650.50 |
| 1896 | 2,935,802.22 | 94,288.95 | 346,530.95 ††) | 158,941.72†) | 3,535,563.84 |
| 1897 | 3,443,950.52 | 106,954.54 | 226,114.58 | 152,671.61 | 3,929,691.25 |
| 1898 | 3,833,065.13 | 105,533.42 | 247,457.29 | 164,666.06 | 4,350,721.54 |
| 1899 | 4,243,346.56 | 122,144.27 | 274.258.11 | 177,374.38 | 4,817,123.32 |
| 1900 | 4,694,600.31 | 151,655.39 | 306,810.41 | 205,437.50 | 5,358,503.61 |

*) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.
**) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.
***) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000. —.
†) Zinsen und Kursgewinne.
††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881. 69.

## Ausgaben.

| Jahr | Unterstützungen und Pensionen | | | | Abgangsentschädigungen | Verschiedene Ausgaben | Total | Saldovortrag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | an lebende Mitglieder | an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl. | Aversalentschädigungen | Total | | | | |
| 1891 | 21,475.13 | 21,781.62 | 2,600.00 | 45,856.75 | 5,903.06 | 63,780.05*) | 115,539.86 | 1,675,888.17 |
| 1892 | 25,099.69 | 27,798.31 | 3,626.65 | 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 | 4,250.— | 77,488.83 | 3,260.— | 2,879.72 | 83,628.55 | 2,491,899.76 |
| 1895 | 34,442.25 | 39,152.30 | 8,100.— | 81,694.55 | 4,075.20 | 2,078.53 | 87,848.28 | 2,935,802.22 |
| 1896 | 32,710.05 | 44,846.92 | 8,470.— | 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 |
| 1900 | 51,804.72 | 80,895.98 | 4,000.— | 136,700.70 | 4,859.33 | 2,648.85 | 144,208.88 | 5,214,294.73 |

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Wir können lediglich auf die beiden Rechnungen auf Seite 74 und 78 dieses Berichtes hinweisen. Zur Zeit wird die Frage untersucht, ob nicht bei der Krankenkasse für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst die Mitgliederbeiträge etwas zu erhöhen seien.

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3128. 28. Für Belohnungen von Angestellten des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes wurden demselben Fr. 400. — entnommen.

## F. Hülfsgeschäfte.

### 1. Werkstättedienst.

An die durch Tod des Herrn F. Bezzola erledigte Stelle des Werkstättenchefs wurde Herr Ingenieur Karl Straumann von Olten, s. Z. II. Adjunkt des Maschinenmeisters, ernannt. Herr Straumann hat die neue Stelle im Februar 1900 angetreten.

Die Zahl der definitiven Angestellten wurde um einen Bureaugehülfen erhöht.

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 " " " " 537 "

Die größte Zahl am Monatsende war 538, die kleinste 497 Mann und zwar

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vorarbeiter | 11—10 | Schreiner und Glaser | 32—29 |
| Vorarbeitergehülfen | 3—2 | Maler | 17—15 |
| Schlosser und Monteure | 192—182 | Sattler | 9—8 |
| Dreher | 41—36 | Lehrlinge | 40—35 |
| Schmiede und Zuschläger | 28—28 | Handlanger | 144—131 |
| Kesselschmiede | 9—9 | Metallgießer | 3—4 |
| Kupferschmiede | 4—4 | Nachtwächter | 4—3 |
| Spengler | 1—1 | | |

Im ganzen gelangten 165 Lokomotiven, 740 Personen- und 2849 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war: 24 Lokomotiven, 24 Personen- und 50 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 21 Lokomotiven, 28 Personen- und 41 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 2 Lokomotiven; Anfertigung von Materialien, wie Komposition, Rotgußmuttern, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben ꝛc. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 81 Mann
„ 31. Dezember 84 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 76—85 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

| | Erstfeld: | Biasca: | Bellinzona: |
|---|---|---|---|
| Schlosser | 11—25 | 12—13 | 12—13 |
| Dreher | 1 | — | — |
| Schmiede und Zuschläger | 2 | — | — |
| Spengler | 2 | — | — |
| Lehrlinge | 7—9 | 2—3 | — |
| Dampfmaschinenheizer | 1 | — | — |
| Schreiner | 0—1 | — | — |
| Handlanger | 7—11 | 3 | 7—8 |

## 2. Gasanstalt.

| | | |
|---|---|---|
| Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre . . . . | | 56,129,000 m³ Gas |
| Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1900 . . . . . | | 300,000 „ „ |
| | Total | 56,429,000 m³ Gas |

Hiervon wurden abgegeben:

| | | |
|---|---|---|
| an Wagen der Gotthardbahn . . . . . | 29,286,724 | |
| „ „ fremder Verwaltungen . . . . . | 22,385,413 | |
| | | 51,672,137 m³ Gas |
| Gasverlust im Jahre 1900 . . . . . | | 4,431,863 „ „ |
| Gasvorrat am 1. Januar 1901 . . . . . | | 325,000 „ „ |
| | Total wie oben | 56,429,000 m³ Gas |

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 38
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

Im Berichtsjahre wurden vergast: 91,170 kg Rohmaterialien.
Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 61,56 m³ Gas.

# G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

## 1. Allgemeine Verwaltung.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) . | 15 | 14 |
| Archivariat . . . . . | 3 | 3 |
| Bureau der Rechnungsrevision . . . . . | 6 | 7 |
| Übertrag | 24 | 24 |

| | 1900 | | 1899 | |
|---|---|---|---|---|
| Übertrag | 24 | | 24 | |
| Buchhaltungsbureau | 6 | | 6 | |
| Hauptkassa | 6 | | 6 | |
| Kommerzielles Bureau | 13 | | 13 | |
| Kommerzielle Agenten | 2 | | 2 | |
| Betriebskontrolle und statistisches Bureau | 41 | | 40 | |
| Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau) | 4 | | 3 | |
| Telegrapheninspektion und Telegraphisten | 3 | | 3 | |
| Abwartpersonal | 7 | | 7 | |
| Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer | 8 | | 8 | |
| Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) | 21 | | 21 | |
| Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin | 27 | | 27 | |
| Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen | 11 | | 10 | |
| | | 173 | | 170 |

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Oberingenieur und Centralbureau | 20 | | 20 | |
| Bahningenieure und deren Bureaux | 14 | | 12 | |
| Bahnmeister und Aufseher | 24 | | 25 | |
| Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen | 44 | | 44 | |
| Streckenwärter | 104 | | 103 | |
| Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter | 158 | | 162 | |
| Barrierenwärterinnen | 120 | | 122 | |
| Verschiedene Angestellte | 7 | | 7 | |
| Arbeiter im Taglohn | 503 | | 467 | |
| | | 994 | | 962 |

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben | 14 | | 13 | |
| Wagenkontrolle | 11 | | 10 | |
| Betriebsinspektion | 1 | | 1 | |
| Bahnhofvorstände | 8 | | 8 | |
| Stationsvorstände | 36 | | 36 | |
| Souschefs | 14 | | 13 | |
| Stationsgehülfen | 71 | | 69 | |
| Wagenkontrolleure | 25 | | 24 | |
| Einnehmer | 12 | | 11 | |
| Gepäckexpedienten | 7 | | 7 | |
| Telegraphisten | 18 | | 18 | |
| Ambulante Stellvertreter | 16 | | 16 | |
| Lagerhausverwalter | 1 | | 1 | |
| Güterexpedienten | 6 | | 6 | |
| Übertrag | 240 | 1167 | 233 | 1132 |

| | 1900 | | 1899 | |
|---|---|---|---|---|
| Übertrag | 240 | 1167 | 233 | 1132 |
| Güterexpeditionsgehülfen | 62 | | 62 | |
| Güterschaffner | 22 | | 21 | |
| Rangiermeister | 12 | | 12 | |
| Rangiermeister-Gehülfen | 6 | | 6 | |
| Portiers und Hülfsportiers | 9 | | 9 | |
| Volontäre | 17 | | 20 | |
| Stationswärter | 129 | | 128 | |
| Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung | 1 | | 1 | |
| Oberzugführer | 2 | | 2 | |
| Zugführer | 62 | | 62 | |
| Kondukteure | 107 | | 103 | |
| Schlafwagendiener | 3 | | 3 | |
| Bremser | 151 | | 147 | |
| Übersetzer | 2 | | 2 | |
| Billetdrucker | 1 | | 1 | |
| Gepäckarbeiter | 3 | | 3 | |
| Lampisten | 13 | | 13 | |
| Putzerinnen | 3 | | 2 | |
| Nachtwächter | 8 | | 8 | |
| Manövristen | 83 | | 71 | |
| Güterarbeiter | 166 | | 185 | |
| Maschinenwärter-Gehülfen | 4 | | 3 | |
| | | 1106 | | 1097 |
| **4. Maschinendienst.** | | | | |
| Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (inkl. 1 provisorischer Bureaugehülfe) | 18 | | 17 | |
| Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 1 prov. Bureaugehülfe und 4 Ausläufer) | 23 | | 21 | |
| Lokomotivführer | 133 | | 127 | |
| Lokomotivheizer | 135 | | 126 | |
| Lokomotivheizer provisorisch | 51*) | | 48*) | |
| Putzermeister | 3 | | 3 | |
| Lokomotivputzer | 94 | | 91 | |
| Lampisten | 4 | | 4 | |
| Wagenaufseher | 1 | | 1 | |
| Wagenvisiteure | 7 | | 7 | |
| Wagenvisiteur-Gehülfen (7 provisorisch) | 23 | | 23 | |
| Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer | 41 | | 40 | |
| Aufseher für die elektr. Zugsbeleuchtung | 1 | | 1 | |
| Arbeiter der Akkumulatoren-Ladestation | 3 | | 3 | |
| | | 537 | | 512 |
| Übertrag | | 2810 | | 2741 |

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

| | 1900 | | 1899 | |
|---|---|---|---|---|
| Übertrag | | 2810 | | 2741 |
| **5. Werkstättendienst.** | | | | |
| Centralwerkstätte. | | | | |
| Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer) | 11 | | 10 | |
| Werkführer (3) und Werkführergehülfen (5) | 8 | | 8 | |
| Vorarbeiter | 13 | | 13 | |
| Schlosser, Dreher, Schmiede, Maler, Sattler, Metallgießer, Werkzeugmacher, Nachtwächter, Schreiner, Spengler | 327 | | 317 | |
| Handlanger | 139 | | 144 | |
| Lehrlinge | 37 | | 37 | |
| In den Werkstätten der Maschinendepots. | | | | |
| Depotchef-Gehülfen für den Werkstättendienst | 1 | | 1 | |
| Vorarbeiter | 3 | | 3 | |
| Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter | 49 | | 51 | |
| Handlanger | 20 | | 17 | |
| Lehrlinge | 11 | | 10 | |
| | | 619 | | 611 |
| **6. Gasanstalt.** | | | | |
| Gasmeister | 1 | | 1 | |
| Gasmeistergehülfen | 1 | | 1 | |
| Gasarbeiter | 4 | 6 | 4 | 6 |
| Total | | 3435 | | 3358 |

Rekapitulation.

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| Zahl der Betriebsbeamten | 1815, per Bahnkilometer 6,57 | 1765, per Bahnkilometer 6,39 |
| Zahl der Arbeiter im Taglohn | 1620, „ „ 5,87 | 1593, „ „ 5,77 |
| Total | 3435, per Bahnkilometer 12,44 | 3358, per Bahnkilometer 12,16 |

# III. Finanzwesen.

Im Berichtsjahre hat sich das Bedürfnis für Beschaffung neuer Geldmittel nur in geringem Maße gezeigt und ist demselben durch die Ausgabe von Fr. 600,000. — des 4 % Anleihens, die wir zum Teil dem Reservefonds in Ersatz verkaufter Wertpapiere und zum Teil der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten zugewiesen haben, vollkommen Genüge geleistet worden.

Zur **Jahresbilanz** ist folgendes zu bemerken:

Die Summe des Subventionskapitals von . . . . . Fr. 119,000,000. —
und des Aktienkapitals von . . . . . „ 50,000,000. —
weist die bisherigen Ziffern auf.

Im Bestande des Obligationenkapitals sind dagegen folgende Veränderungen eingetreten:

| | |
|---|---|
| Laut dem letztjährigen Berichte befanden sich per 31. Dezember 1899 im Umlaufe . | Fr. 118,050,000. — |
| dazu kommen die oben erwähnten . . . . . | „ 600,000. — |
| macht zusammen | Fr. 118,650,000. — |
| Hinwieder gehen ab die per 30. September 1900 zur Rückzahlung ausgelosten . . | „ 360,000. — |
| Es verbleiben somit per 31. Dezember 1900 . . . . . | Fr. 118,290,000. — |

wovon Fr. 116,690,000. — des $3^1/_2$ % Anleihens
und „ 1,600,000. — „ 4 % „

Der Gesamtbetrag des einbezahlten Subventions-, Aktien- und Obligationenkapitals stellt sich damit auf

| | |
|---|---|
| Ende des Jahres 1900 auf . . . . . | Fr. 287,290,000. — |
| und erhöht sich durch Zuzählung des s. Z. aus Zinsen verfügbarer Kapitalien angesammelten Baufonds von . . . . . | „ 1,114,902. 25 |
| auf total | Fr. 288,404,902. 25 |

Andrerseits sind verwendet worden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| für Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . . . | | Fr. 250,648,265. 34 | |
| „ Rollmaterial . . . . . | | „ 20,170,049. 06 | |
| „ Mobiliar und Gerätschaften . . . . . | | „ 2,808,710. 52 | |
| Total für Baukonto | | Fr. 273,627,024. 92 | |
| für die folgenden, nach Schluß des Rechnungsjahres noch unvollendeten Bauobjekte: | | | |
| Bahnhof Luzern . . . . . | Fr. 2,812,800. — | | |
| Zweites Geleise Immensee-Brunnen . | „ 6,208. 50 | | |
| Tessinkorrektion . . . . . | „ 595,367. 31 | | |
| Verschiedene Objekte . . . . . | „ 1,601,780. 30 | | |
| | | „ 5,016,156. 11 | |
| für Kursverluste auf Aktien . . . . | Fr. 2,970,150. — | | |
| „ Kursverluste und Unkosten auf Obligationen und Verluste auf untergegangenen Anlagen und Einrichtungen, Ende 1899 | „ 13,575,872. 18 | | |
| | Fr. 16,546,022. 18 | | |
| weniger: die nach dem Amortisationsplane für das $3^1/_2$ % Anleihen pro 1900 zur Rückzahlung gelangten . . | Fr. 360,000. — | | |
| die Amortisation der Unkosten, welche aus der Konversion des 4 % Anleihens in ein $3^1/_2$ % Anleihen (1895) entstanden sind, Rest . . . | „ 127,800. 50 | | |
| Übertrag | Fr. 487,800. 50 | Fr. 16,546,022. 18 | Fr. 278,643,181. 03 | Fr. 288,404,902. 25 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Übertrag | Fr. 487,800. 50 | Fr. 16,546,022. 18 | Fr. 278,643,181. 03 | Fr. 288,404,902. 25 |
| Außerordentliche Amortisation von Kursverlusten und Unkosten auf dem Aktien- und Obligationenkapital . . . | „ 1,000,000. — | „ 1,487,800. 50 | „ 15,058,221. 68 | |
| | | | | Fr. 293,701,402. 71 |

Die Kapitalrechnung schließt somit auf 31. Dezember 1900 mit einem Passivsaldo-Vortrag von . . . . . Fr. 5,296,500. 46

Bezüglich des Wertschriftenbestandes per Ende Dezember 1900 in der Höhe von Fr. 2,069,220. — verweisen wir auf Seite 66.

Der Liegenschaftskonto hat während des Berichtsjahres durch die Anlage eines Fußweges zu den Beamtenwohnhäusern B in Goldau und sonstigen Ergänzungsbauten Veränderungen erlitten, ebenso durch die Übertragung von 1120 m² Terrain von der Schulhausliegenschaft in Erstfeld auf den Baukonto (Bahnhoferweiterung), sowie endlich durch den Verkauf der Liegenschaft „Mamelucco" bei der Station Gordola/Val Verzasca.

Der Liegenschaftskonto beträgt Ende 1900 noch Fr. 479,823. 51.

Die Material- und Reservestückvorräte betragen gegenüber dem Vorjahre:

| | 1900 | 1899 |
|---|---|---|
| a) Materialkonto . . . . . | Fr. 2,317,656. 80 | Fr. 2,344,759. 18 |
| b) Konto Reservestücke für Lokomotiven und Wagen | „ 782,022. 17 | „ 806,701. 60 |
| | Fr. 3,099,678. 97 | Fr. 3,151,460. 78 |

Der Konto der verschiedenen Debitoren enthält folgende Posten:

1. Forderungen an fremde Verwaltungen:

| | | |
|---|---|---|
| Guthaben bei Transportanstalten . . . . . | Fr. | 531,555. 17 |
| Guthaben bei dem schweiz. Eisenbahnverband als Präsidialverwaltung pro 1900 . . . . . | „ | 23,076. 86 |
| Guthaben bei dem schweiz. Wagenverband als Präsidialverwaltung pro 1900 | „ | 38,407. 57 |
| Guthaben bei schweiz. Verwaltungen für Druck- und Insertionskosten betr. die Generalabonnements . . . . . | „ | 12,552. 40 |
| Guthaben bei dem Konsortium der Schutzbauten am Sasso rosso bei Airolo für ausgeführte Arbeiten . . . . . | „ | 66,701. 66 |
| Guthaben an Balemi Giov. fu Batt^a, Minusio, Rest der Kaufsumme für die ihm verkaufte Liegenschaft „Mamelucco" bei der Station Gordola/Val Verzasca . . . . . | „ | 12,400. — |
| Übertrag | Fr. | 684,693. 66 |

| | | |
|---|---|---|
| | Übertrag | Fr. 684,693. 66 |
| 2. Forderungen an eigene Verwaltungskonti: | | |
| Vorschüsse an die Stationen und die einzelnen Dienststellen . . . . . | Fr. 36,355. — | |
| Ausstände der Güterexpeditionen . . . . | „ 514,513. 07 | |
| Saldi der Werkstätte- und Gasanstaltskonti . . | „ 14,751. 55 | |
| Saldo des Kontos Lebensmittelvorräte . . . | „ 43,848. 38 | |
| Konto pro Diversi . . . . . | „ 38,265. 55 | „ 647,733. 55 |
| | | Fr. 1,332,427. 21 |

Zu den Passiven der Bilanz übergehend, erscheinen unter D. Schwebende Schulden:

1. Verfallene Titel und Coupons Fr. 67,384. 75, welcher Betrag sich wie folgt zusammensetzt:

| | |
|---|---|
| Fr. 56,451. 75 | verfallene, jedoch noch nicht bezahlte Coupons ab Aktien und Obligationen, |
| „ 3,933. — | Genußscheine der Aktien für den Bezug des Anteils an der Ersparnis, welche beim Bau des Gotthardtunnels erzielt worden ist. Diese Scheine werden nun, weil verjährt, nicht mehr eingelöst und der Betrag von Fr. 3,933. — in der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1901 verrechnet, |
| „ 6,000. — | gekündigte 4 % Obligationen, Anleihen von 1884, |
| „ 1,000. — | ausgeloste 3 ½ % Obligationen. |
| Fr. 67,384. 75 | |

Unter dem Posten Verschiedene Kreditoren im Betrage von Fr. 710,795. 86 befinden sich:

| | |
|---|---|
| Fr. 337,596. 94 | Guthaben der Transportanstalten und der Lagernehmer in Brunnen, |
| „ 50,818. 44 | Guthaben der Hülfs- und Krankenkassen, |
| „ 6,246. 43 | Guthaben des Fonds für hervorragende Leistungen im Betriebsdienste, |
| „ 316,134. 05 | Anteil der Gotthardbahn an der Zahlung des Stadtrates von Luzern für das beim Bahnhof in Luzern frei gewordene Bauterrain. |
| Fr. 710,795. 86 | |

Fonds für Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials.

Nachdem der h. Bundesrat von besonderen Verfügungen über die Einlagen in den Erneuerungsfonds Umgang nimmt und das Schreiben des schweiz. Eisenbahndepartementes vom 16. März 1900 ohne weiteres auch für das Jahr 1900 gelten soll, wird in Anwendung der auf Seite 44 des Geschäftsberichtes pro 1899 enthaltenen Grundsätze und Vorbehalte die Einlage pro 1900 wie folgt festgesetzt:

| | |
|---|---|
| a) Fr. 1000. — per km bei einer Baulänge von 272,542 km = . . . . | Fr. 272,542. — |
| b) 4 % der Bruttoeinnahmen aus dem Eisenbahntransport, d. h. v. Fr. 20,135,291. 95, | „ 805,411. 68 |
| | Fr. 1,077,953. 68 |

Die Rechnung stellt sich wie folgt:

| | |
|---|---|
| Bestand auf 1. Januar 1900 . . . . . | Fr. 6,156,950. 83 |
| Ordentliche Einlage . . . . . | „ 1,077,953. 68 |
| | Fr. 7,234,904. 51 |

Hinwieder wurde der Fonds nach den statutarischen Bestimmungen in Anspruch genommen:

| | |
|---|---|
| Übertrag | Fr. 7,234,904. 51 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | Übertrag Fr. 7,234,904. 51 |
| 1. für Erneuerung des Oberbaues . . . . . | | Fr. 361,470. 84 | |
| weniger: Ersatzleistung für schadhaft gewordene Stahlschienen . . . . . | Fr. 9,111. 52 | | |
| Wert des zu viel bezogenen und an die Materialverwaltung zurückgegebenen neuen Materials | „ 1,831. — | „ 10,942. 52 | |
| | | Fr. 350,528. 32 | |
| 2. für Erneuerung des Betriebsmaterials: . . . . . | | „ 124,918. 56 | |
| | | Fr. 475,446. 88 | |
| weniger: der Erlös aus Altmaterial: | | | |
| vom Oberbau . . . . . | Fr. 86,895. 34 | | |
| vom Betriebsmaterial . . . . . | „ 37,509. 90 | „ 124,405. 24 | „ 351,041. 64 |
| Bestand des Erneuerungsfonds auf 31. Dezember 1900 . . . . . | | | Fr. 6,883,862. 87 |

Der Reservefonds für außerordentliche Unfälle und der Baufonds geben keinen Anlaß zu Bemerkungen.

Wir führen hier einen neuen Titel ein:

G. Rücklagen aus den Jahren 1896, 1897 und 1898 laut Verfügung des h. Bundesrates: Fr. 1,894,983. 91.

Unsere letzten Geschäftsberichte geben über diesen Posten genügend Aufschluß, namentlich diejenigen von 1898, Seite 52, und 1899, Seite 8 und 50. Der h. Bundesrat hat s. Z. für die genannten Jahre Rückstellungen aus dem Reinertrage zu gunsten des Erneuerungsfonds verlangt, die Gesellschaft dagegen ihm die Berechtigung hiezu aus formellen und materiellen Gründen bestritten. Vom h. Bundesgerichte ist der Entscheid über unsern Rekurs erst mit demjenigen über die Einlagen in den Erneuerungsfonds selber zu erwarten, und wir haben mittlerweile die Reservestellungen weiter zu führen. Die Generalversammlung unserer Aktionäre hat am 30. Juni 1899 beschlossen:

„Sofern die im Saldo (der Gewinn- und Verlustrechnung) enthaltenen Rücklagen

| | | | |
|---|---|---|---|
| von Fr. | 475,811. 42 | pro | 1896 |
| „ „ | 493,607. 21 | „ | 1897 und |
| „ „ | 925,565. 28 | „ | 1898 |
| „zusammen Fr. | 1,894,983. 91 | | |

„durch das Urteil des h. Bundesgerichtes zur Verfügung der Gesellschaft gelangen, seien diese Beträge in der „Hauptsache zu Amortisationen zu verwenden. Die endgültige Entscheidung hierüber sei dem Verwaltungsrate „übergeben."

Bis anhin haben wir diesen Betrag stets als Bestandteil des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung in dieser Rechnung und in der Bilanz aufgeführt. Da indes noch einige Zeit bis zur gerichtlichen Erledigung des Rechtsstreites vergehen dürfte, ist es wohl richtiger, den Betrag vom Aktivsaldo auszuscheiden und, unter Wahrung unseres Rechtsstandpunktes, unter besonderem Titel in den Passiven der Bilanz aufzuführen.

Die **Kapitalrechnung** zeigt folgende Veränderungen:

In den Einnahmen:

| | | |
|---|---|---|
| durch die Ausgabe von Fr. 600,000. — des 4 % Anleihens von 10 Millionen Franken vom 1. Oktober 1899 | | Fr. 600,000. — |
| durch Zuwendungen aus dem Betriebsertrage | | „ 1,662,060. 57 |
| durch Erlöse und Übertragungen | | „ 165,840. 72 |
| | | Fr. 2,427,901. 29 |
| Unter Hinzufügung des Betrages für die auf Ende des Jahres 1899 unvollendet gebliebenen und daher noch nicht in die Baurechnung eingestellten Objekte von | | „ 22,251,221. 86 |
| betragen die Einnahmen | | Fr. 24,679,123. 15 |
| Von diesem Betrage wurden hinwieder verwendet für Kapitalrückzahlung gemäß Amortisationsplan für das 3½ % Anleihen von 125 Millionen Franken VI. Quote pro 1900 | Fr. 360,000. — | |
| zur Belastung auf Baukonto für im Jahre 1900 vollendete Objekte | „ 19,098,978. 46 | |
| für Minderwertung von Bahnanlagen | | |
| a) Bahnanlagen . . . . . Fr. 34,260. 07 | | |
| b) Unvollendete Bauobjekte . . . „ 140,000 — | „ 174,260. 07 | „ 19,633,238.53 |
| | | Fr. 5,045,884. 62 |
| Nach Abzug der Geldverwendungen auf Bauobjekte, die bei Schluß des Rechnungsjahres noch nicht vollendet bezw. für welche die definitiven Ausgaben noch nicht endgültig festgesetzt waren, und deshalb der Baurechnung noch nicht belastet werden durften, im Betrage von | Fr. 5,016,156. 11 | |
| sowie des Passivsaldos der vorjährigen Kapitalrechnung von | „ 5,326,228. 97 | „ 10,342,385. 08 |
| ergibt sich auf 31. Dezember 1900 ein Passivsaldo von | | Fr. 5,296,500. 46 |

Die Erlöse und Übertragungen im Betrage von Fr. 154,006. 97 setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Erlös von verkauften normalspurigen Rollwagen | | Fr. 900. — |
| 2. „ „ den Bestandteilen der alten Stellwerke der | | |
| Station Meggen | Fr. 2176. — | |
| „ Küßnacht | „ 1824. — | |
| „ Walchwil | „ 1682. — | |
| „ Gurtnellen | „ 1893. — | |
| „ Faido | „ 1747. 50 | „ 9,322. 50 |
| 3. Erlös von verkauften diversen Gegenständen | | „ 27. 50 |
| 4. „ „ wiederverkauften Grundstücken und Gebäuden, Rückzahlung von Expropriationsentschädigungen infolge Minderbedarf von Terrain und Zahlungen für bewilligte Servituten | | „ 20,560. 35 |
| 5. IV. und V. Rate der Bundessubvention vom 15. Mai 1896 an die Kosten der Verbauung des Gruonbaches bei Flüelen | | „ 20,000. — |
| 6. Wert des für fünf Beamtenwohnhäuser in Goldau verwendeten Baugrundes zu Lasten des Liegenschaftskontos | | „ 12,060. — |
| 7. Wert der von der Station Gurtnellen auf die Station Rodi/Fiesso versetzten Brückenwage | | „ 2,800. — |
| Übertrag | | Fr. 65,670. 35 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Übertrag | Fr. 65,670. 35 |
| 8. Wert der vom Bahnhof Lugano auf die Station Giubiasco versetzten Brückenwage . | | | „ 3,130. — |
| 9. Betrag der infolge Verfügung des h. Bundesrates von der Baurechnung pro 1899 entfernten Kosten: | | | |
| a) Anbringen von Faltenbälgen an den Personenwagen A No. 61—66 | Fr. 14,215. 01 | | |
| b) Umbau der Personenwagen C² Nr. 938—961 auf größern Radstand mit freien Lenkachsen . . . . . | „ 26,969. 14 | | „ 41,184. 15 |
| 10. Beteiligung der eidgen. Telegraphenverwaltung an den Kosten der im Jahre 1898 in Arth/Goldau aufgestellten Stangenböcke . . . . . | | | „ 87. — |
| | | | Fr. 110,071. 50 |
| 11. Abschreibung des Bauwertes des abgebrochenen Abortes südlich vom Aufnahmsgebäude in Biasca . . . . . | Fr. 5,652. 62 | | |
| 12. Abschreibung der Kosten der Fundation der in Gurtnellen abgebrochenen und auf Station Rodi/Fiesso versetzten Brückenwage . . . | „ 542. 40 | | |
| 13. Abschreibung der Kosten der Fundation der in Lugano abgebrochenen und auf Station Giubiasco versetzten Brückenwage . . . | „ 188. 06 | | |
| 14. Abschreibung des Bauwertes, weniger Erlöse, der infolge Umbau untergegangenen Bestandteile der alten Stellwerke der | | | |
| Station Meggen . . . . . | Fr. 1,317. 50 | | |
| „ Küßnacht . . . . . | „ 452. — | | |
| „ Walchwil . . . . . | „ 446. — | | |
| „ Gurtnellen . . . . . | „ 551. — | | |
| „ Airolo . . . . . | „ 13,105. 92 | | |
| „ Faido . . . . . | „ 1,193. 50 | | |
| | | „ 17,065. 92 | |
| 15. Abschreibung der bei den Verstärkungen der Eisenkonstruktionen, welche pro 1900 ausgeführt wurden, abgegangenen Bestandteile der alten Brückenkonstruktionen . . . . . | | „ 1,416. 96 | |
| 16. Abschreibung des Bauwertes der alten Eisenkonstruktionen von offenen Durchlässen, welche pro 1900 in gedeckte Durchlässe umgebaut wurden . . . . . | | „ 19,069. 51 | |
| | | | Fr. 43,935. 47 |
| | | Total | Fr. 154,006. 97 |

Der Posten Minderwertung von Bahnanlagen bildet sich aus:

| | |
|---|---|
| Pos. 11—16 der Erlöse und Übertragungen . . . . . | Fr. 43,935. 47 |
| a conto Abschreibung auf den infolge der Umbauten auf den Stationen Luzern, Brunnen, Erstfeld, Gurtnellen und Bellinzona untergegangenen Bauten und Objekten zu gunsten der noch nicht vollendeten Objekte . . . . . | „ 140,000. — |
| Übertrag | Fr. 183,935. 47 |

| | | |
|---|---|---|
| | Übertrag | Fr. 183,935. 47 |
| weniger: Wert des Abbruchmaterials des ad 11 abgeschriebenen Abortes südlich vom Aufnahmsgebäude in Biasca, welches als Vorarbeiter-Magazin auf der Station Giornico wieder verwendet wurde . . . . . | Fr. 4000. — | |
| Wert des der Materialverwaltung zurückgegebenen und verkauften alten Eisens, herrührend von verstärkten Brücken . . . | „ 5675. 40 | „ 9,675. 40 |
| | | Fr. 174,260. 07 |

**Gewinn- und Verlustrechnung.** Wir geben in üblicher Weise die Gegenüberstellung der Einnahmen- und Ausgabenposten für die Jahre 1900 und 1899:

Einnahmen.

| | | 1900 | 1899 |
|---|---|---|---|
| 1. Aktivsaldo am 1. Januar . . . . . | a) Fr. | 1,894,983. 91 | Fr. 2,049,525. 87 *) |
| | b) „ | 412,441. 39 | |
| 2. Überschuß der Betriebseinnahmen . . . . . | „ | 9,652,272. 91 | „ 9,744,721. 89 |
| 3. Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . . | „ | 308,685. 49 | „ 98,937. 19 |
| 4. Zins für zum Bau neuer Linien verwendete Kapitalien . | „ | 14. 35 | „ — |
| 5. Ertrag von Nebengeschäften. . . . . | „ | — | „ — |
| 6. Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . . . | „ | 351,041. 64 | „ 290,067. 64 |
| 7. Aus sonstigen Quellen . . . . . | „ | — | „ 6,595. 45 |
| | Fr. | 12,619,439. 69 | Fr. 12,189,848. 04 |

Ausgaben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Passivsaldo . . . . . | Fr. | — | Fr. — |
| 2. Überschuß der Betriebsausgaben . . . . . | „ | — | „ — |
| 3. Kontokorrentzinsen und Provisionen . . . . . | „ | 15,558. 75 | „ 16,020. 43 |
| 4. Verzinsung der konsolidierten Anleihen . . . . . | „ | 4,151,600. — | „ 4,114,712. 50 |
| 5. Verlust auf Nebengeschäften. . . . . | „ | — | „ — |
| 6. Amortisation und Abschreibung . . . . . | „ | 1,662,060. 57 | „ 1,304,671. 34 |
| 7. Einlagen in die Spezialfonds . . . . . | „ | 1,077,953. 68 | „ 1,447,018. 47 |
| 8. Zu sonstigen Zwecken . . . . . | „ | — | „ — |
| 9. Rücklagen aus den Jahren 1896, 1897 und 1898 . | „ | 1,894,983. 91 | „ 5,307,425. 30**) |
| 10. Zur Verfügung der Aktionäre . . . . . | „ | 3,817,282. 78 | |
| | Fr. | 12,619,439. 69 | Fr. 12,189,848. 04 |

Wir können auch in diesem Jahre mit der allgemeinen Bemerkung beginnen, daß die Rechnungsergebnisse ausnahmsweise günstig sind, denn zur Verfügung der Aktionäre stehen, wenn die Rücklagen aus den Jahren 1896, 1897 und 1898 in Abzug gebracht werden, Fr. 3,817,282. 78 gegen Fr. 3,412,441. 39 im Vorjahre. Allerdings ist der Überschuß der Betriebseinnahmen geringer als im Jahre 1899, da die Betriebsausgaben eine Steigerung erfahren haben, die auf den ersten Blick überrascht. Wir können aber auf unsere Ausführungen unter B, II, D verweisen und haben schon im letzten Berichte (Seite 48) bemerkt, daß im Jahre 1899 die Ausgaben

*) a) Fr. 1,894,983. 91
b) „ 154,541. 96
Fr. 2,049,525. 87

**) Fr. 5,307.425. 30
— „ 1,894,983. 91
Fr. 3,412,441. 39

der ganz ungewöhnlichen Einnahmensteigerung nicht sofort gefolgt waren, und daß somit bei gleich hohen oder noch vermehrten Einnahmen im Jahre 1900 eine namhafte Steigerung der Ausgaben unausweichlich sei. Vor dieser Thatsache stehen wir nun Ende 1900.

Will man die Betriebsergebnisse der Jahre 1899 und 1900 richtig würdigen, so muß man sie zusammenfassen.

| | Steigerung der Einnahmen: | Steigerung der Ausgaben: |
|---|---|---|
| 1899 | Fr. 1,662,271. 65 | Fr. 365,005. 20 |
| 1900 | „ 820,687. 95 | „ 913,136. 93 |
| | Fr. 2,482,959. 60 | Fr. 1,278,142. 13 |

Die Steigerung der Einnahmen übertrifft um Fr. 1,204,817. 47 diejenige der Ausgaben; diese beträgt 51,48 % der Einnahmenerhöhung im Durchschnitt beider Jahre.

Berücksichtigt man außerdem noch den beträchtlichen Ausfall in den Einnahmen des Güterverkehrs gegen das Ende des letzten Jahres und die Erhöhung der Materialpreise, namentlich für die Kohlen, nachdem man bis in die zweite Hälfte des Jahres hinein mit sehr günstigen Faktoren hatte rechnen können, so dürfte das Überraschende verschwinden und die Thatsache der Ausgabensteigerung ihre natürliche Erklärung gefunden haben. Die Resultate beider Jahre dürfen darum mit Recht als sehr günstig bezeichnet werden.

Bei Bemessung der Dividende müssen deshalb auch dieses Jahr diejenigen Grundsätze maßgebend sein, die für 1899 allgemeine Anerkennung gefunden haben: Vorsicht, kluges Maßhalten, Tilgung der früheren Nonvaleurs. Daran müssen wir um so mehr festhalten, als die ersten Monate des laufenden Jahres große Rückgänge in den Betriebsüberschüssen aufweisen.

Wir werfen nunmehr einen kurzen Blick auf einzelne Posten.

## Einnahmen.

Zu 1. Aktivsaldo. Der eigentliche Saldo beträgt Fr. 412,441. 39 gegen Fr. 154,541. 96 im Jahre 1899.

Zu 3. Ertrag verfügbarer Kapitalien. In der Rechnung für 1899 war der Ertrag niedrig, weil Kursverluste in Abzug zu bringen waren. Für 1900 fällt dies weg; überdies haben die verfügbaren Kapitalien infolge höherer Verzinsung bessere Erträgnisse geliefert.

Zu 4. Zins für zum Bau neuer Linien verwendete Kapitalien. Dieser Posten steht mit dem Bau des II. Geleises auf der Strecke Immensee-Brunnen in Zusammenhang.

## Ausgaben.

Zu 6. Amortisationen und Abschreibungen.

a) Kapitalamortisation. Der Betrag von Fr. 360,000.— mußte auf den 30. September nach dem Tilgungsplane des 3½ % Anleihens zurückbezahlt werden.

b) Zu amortisierende Verwendungen. Von den Unkosten unseres 3½ % Anleihens ist noch der Rest von Fr. 127,800. 50 zu tilgen. Ziehen wir von den zu amortisierenden Verwendungen, die nach unserer letzten Bilanz (31. Dezember 1899) Fr. 16,546,022. 18 betragen, diese Fr. 360,000. — + 127,800. 50 = Fr. 487,800. 50 ab, so bleiben immer noch Fr. 16,058,221. 68 zu tilgen. Wir glauben kaum zu weit zu gehen, wenn wir von den Erträgnissen des abgelaufenen Jahres noch eine Million Franken zur Tilgung verwenden, somit unter litt. b im ganzen Fr. 1,127,800. 50. Diese Tilgung gibt uns gleichzeitig neue Mittel für die mannigfachen Baubedürfnisse, so daß die Erträgnisse in wirksamster Weise der Unternehmung zu gute kommen.

c) Abschreibungen. Die Summe von Fr. 174,260. 07 setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

1. Fr. 34,260. 07 Abschreibungen auf der allgemeinen Baurechnung des Jahres 1900 (vergl. Seite 47 und 48 die Posten Fr. 43,935. 47—Fr. 9,675. 40).

2. Fr. 140,000. — zu gunsten der unvollendeten Objekte. Hier fallen eine Reihe von Bauobjekten in Betracht, wo bereits Verluste eingetreten sind, aber wegen ausstehender Abrechnung und noch nicht durchgeführter Bauvollendung nur a conto Abschreibungen gemacht werden können (wir erwähnen nur die Bahnhofumbauten von Luzern, Brunnen, Erstfeld, Gurtnellen, Bellinzona) und wo nicht aus andern Quellen genügende Deckung geboten wird. Der Betrag von Fr. 140,000. — dürfte etwa zwei Dritteile dieser Verluste decken.

Zu 7. Einlagen in die Spezialfonds. Dem auf Seite 44 Gesagten ist nichts beizufügen.

Zu 9. Rücklagen aus den Jahren 1896, 1897 und 1898. Vergl. die Ausführungen zu litt. G. der Bilanz, Seite 45.

Zu 10. Zur Verfügung der Aktionäre.

Es sind somit verfügbar Fr. 3,817,282. 78.

Unsere Schlußanträge lauten:

1. Es seien die vorliegenden Jahresrechnungen und die Bilanz der Gotthardbahngesellschaft auf 31. Dezember 1900 zu genehmigen, unter Entlastung der Verwaltung (Verwaltungsrat und Direktion) für ihre Geschäftsführung im genannten Jahre.

2. Aus dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von . Fr. 3,817,282. 78
sei den Aktionären eine Dividende von 6.8 % = Fr. 34.— per Aktie zuzuweisen . . „ 3,400,000. —
Saldo auf neue Rechnung Fr. 417,282. 78

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung!

Luzern, den 24. Mai 1901.

**Für die Direktion der Gotthardbahn:**

**Sev. Stoffel.**

**Namens des Verwaltungsrates:**

Der Vizepräsident:

**Hammer.**

Der Sekretär:

**Dr. Dietler.**