Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 30 (1901)

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: 22.11.2025

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

Stellwerksanlagen ber Bahnhöfe Erstfelb, Bellinzona und Chiaffo und für die elektrische Beleuchtung ber beiben ersteren Bahnhöfe soweit geförbert, daß die Bergebung einzelner Arbeiten bereits erfolgen konnte. Es find das bie größeren Erganzungs- und Neubauten, welche in ben nächsten Jahren zur Ausführung kommen.

Das Betriebsmaterial murbe im Berichtsjahre burch

- 6 Sechskuppler Tenberlokomotiven,
- 5 vierachfige Personenwagen III. Rlaffe, und
- 3 fombinierte Post= und Gepackwagen

vermehrt; die Anschaffungskosten dieses Materials nebst ben 14 im Vorjahre in Vetrieb gestellten neuen Personenswagen (vergl. Seite 12 und 13 des Geschäfts-Berichtes 1900) sind in der vorliegenden Jahresrechnung über die zu Bauzwecken verwendeten Mittel verrechnet.

Der Stand ber Lokomotiven und Wagen auf Ende 1901 ist in den Tabellen 14 und 20 nachgewiesen. Die laut vorjährigem Berichte weiters bestellten 9 Lokomotiven gelangen erst im Jahre 1902 zur Ablieferung.

Unter Bezugnahme auf ben Abschnitt 3, Seite 13 bes vorjährigen Geschäftsberichtes, fügen wir hier bei, baß die brei bort genannten pendenten Geschäfte vom Baue ber nördlichen Zweiglinien her, nämlich ber Bauprozeß mit der Unternehmung des I. Loses der Luzernerlinie, die Streitsache mit der Arth-Rigi=Bahn über ben Anteil an den Bau= und Betriebskosten des Bahnhoses Arth/Goldau und die Abrechnung über die Baukosten des Bahnhoses Luzern, noch immer unerledigt blieben; unsere Zahlungen an die letzteren Baukosten schen auch für das Berichtsjahr noch in der Jahresrechnungs-Bilanz pro 1901 auf dem Konto der unvollendeten Objekte.

3. Ban bes zweiten Geleises Immensee-Brunnen.

Um die Mitte bes Berichtsjahres wurde das Projekt für die Teilstrecke Immensee-Goldau der Eidgen. Behörde vorgelegt und von derselben Ende Januar des laufenden Jahres genehmigt; ferner wurde das ersorderliche Land auf dem obern Teile der Strecke soweit erworben, daß Ende 1901 ein Wettbewerd auf Übernahme der Unterdauarbeiten im III. Lose (Rindelfluhtunnel) eingeleitet und für diesenigen des IV. Loses vorbereitet werden konnte. Die ganze Strecke wurde in vier Arbeitssose abgeteilt.

Die Bauarbeiten wurden mit dem Eintritte ber gunftigen Witterung sofort begonnen; ferner wurden die Lieferung und Aufstellung ber eisernen Brudenkonstruktionen, sowie die Lieferung des erforderlichen Oberbaumaterials (Schienen und Schwellen) auf Grund von eingeleiteten Konkurrenzen vertraglich sicher gestellt.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmagregeln.

Im Berionen: und Gepadverkehr gelangten im Berichtsjahre 14 Tarife und 34 Tarifnachtrage gur Ginführung.

Einschließlich ber vom Vorjahre her penbenten Fälle kamen 1116 Fahrgelbreklamationen zur Erledigung, von benen 180 abgewiesen wurden, während in 936 Fällen den Rückerstatungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und im ganzen ein Betrag von Fr. 16,161. 78 zurückbezahlt wurde. 27 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

Im Guter: und Liehverkehr wurden 14 Tarife und 73 Tarifnachtrage eingeführt.

Zu ben auf 1. Januar 1901 penbent gebliebenen 295 Frachtreklamation en find im Berichtsjahre 2789 neue Fälle hinzugekommen. Bon biesen 3084 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2803 erledigt, so daß als unerledigt 281 auf das Jahr 1902 vorgetragen werden.

B. Fahrplane und ausgeführte Büge.

a. Sommerfahrordnung.

Der am 1. Juni in Kraft getretene Sommerfahrplan hat gegenüber bem Sommerfahrplane 1900 folgenbe Unberungen erfahren:

1. Linie Lugern-Chiaffo.

Die Personenbeförderung mit Guterzug 509 Goldau-Erstfeld wurde, weil ohne jegliche Bedeutung, auf der Strecke Goldau-Flüelen sistiert und auf die Strecke Flüelen-Erstfeld beschränkt.

Die Ankunft bes Lokalzuges 302 in Luzern wurde um 11 Minuten vorgerückt und bieser Zug dadurch in Anschluß an den 9.55 vorm. von Luzern abfahrenden Brünig-Zug 287 und den 10.00 vorm. ebenfalls von Luzern abfahrenden S. C. B. Zug 44 gebracht.

Güterzug 524, ber im Sommer 1900 bie Beförderung von Personen nur auf der Strecke Chiasso-Lugano vermittelte, wurde auch auf der Strecke Lugano-Bellinzona mit einem Personenwagen III. Klasse ausgerüstet.

2. Linie Bellinzona-Luino.

Unberungen auf bieser Linie sind nicht eingetreten.

3. Linie Bellingona-Locarno.

Auch diese Linie hat Anderungen nicht zu verzeichnen.

4. Linie Golbau-Bug.

In den Schnellzug 242 Goldau—Zug, der bisher nur Wagen I. und II. Klasse führte, wurden auch Wagen III. Klasse eingestellt. Maßgebend für diese Neuerung war die Tatsache, daß der Anschlußzug der schweiz. Nordostbahn 173 Zug—Thalwil—Zürich ebenfalls alle drei Wagenklassen führt.

Durch das eidgen. Eisenbahnbepartement wurden wir veranlaßt, zwischen unserem Lokalzug 302 Erstfelb—Goldau mit Ankunft in Goldau 8.54 vorm. und dem 9.45 vorm. von Zug über Thalwil nach Zürich abgehenden N.O.B. Zug 177 eine Verbindung herzustellen. Es geschah dies durch Einführung des Personenzuges 202 Goldau-Zug, der 9.10 vorm. von Goldau abging und 9.40 vorm. in Zug eintraf.

b. Winterfahrordnung.

Der Winterfahrplan trat am 1. Oktober in Kraft und weist gegenüber bem Sommerfahrplan folgenbe Unberungen auf:

1. Linie Luzern-Chiaffo.

Die Lokalzüge 302 Erstfelb-Golbau und 305 Golbau-Erstfelb wurden durch die Güterzüge mit Personenbeförderung 504 Erstfelb-Golbau und 525 Golbau-Erstfeld ersetzt.

Infolge ber Umwandlung bes Lokalzuges 302 Erstfelb-Golbau in ben Güterzug mit Personenbeförberung 504 und ber baherigen spätern Ankunft bieses Zuges in Golbau ist ber Ankalufzug 302 Golbau-Luzern später

gelegt und die Ankunft in Luzern auf 10.03 vorm. festgesetzt worben. Durch die Späterlegung bes Zuges 302 Golbau-Luzern sind keine Korrespondenzen verloren gegangen, da Brünig-Zug 287 und S. C. B. Zug 44 im Winter nicht verkehrten.

Da Güterzug 519 Golbau-Erstfelb im Winter in Golbau keine Anschlüsse hatte, murbe bie Personen= beförberung von bemselben ausgeschlossen.

Der Halt ber Zuge 45 und 56 in Capolago murbe auf die Zeit beschränkt, mahrend welcher die Monte Generoso-Bahn in Betrieb stand.

Um ber schweiz. Sübostbahn eine frühere Abfertigung ihres Zuges 166 in Goldau zu gestatten, wurde Zug 303 Luzern-Goldau früher gelegt und bessen Absahrt in Luzern von 1.18 nachm. auf 12.40 nachm., die Ankunft in Goldau von 2.10 nachm. auf 1.29 nachm. vorgerückt.

Auf Antrag ber Regierung bes Kantons Tessin wurde, um einem schon oft gestellten Begehren ber Gemeinde Mendrisso zu entsprechen, der fakultative Güterzug 711 Bellinzona—Chiasso mit Abgang in Bellinzona 10.35 vorm. und Ankunft in Chiasso 1.35 nachm. in den regelmäßig verkehrenden Güterzug 505 umgewandelt und demselben ein Personenwagen III. Klasse mitgegeben.

Zufolge einer Erklärung der ital. Mittelmeerbahn, daß sie, um den Bedürfnissen des Verkehrs zu ents sprechen, gezwungen sei, ihren Zug 10 Rom-Maisand über Genua später von Rom abzulassen, und daß sie daher ihren an unsern Schnellzug 42 anschleßenden Zug 50 Maisand-Chiasso nicht mehr 11.50 nachm., sondern erst 12.15 vorm. nach Chiasso bringen könne, ist die Absahrt des Schnellzuges 42 in Chiasso von 12.10 vorm. auf 12.35 vorm. hinausgerückt worden, während die Ankunstszeit in Luzern die bisherige geblieben ist.

2. Linie Bellinzona-Luino.

Aus bemselben Grund, ber Beranlassung zur Späterlegung bes Schnellzuges 42 ab Chiasso gegeben hat, mußte die Absahrtszeit des Schnellzuges 62 in Luino von 12.30 vorm. auf 12.49 vorm. verlegt werden, indem der Anschlußzug 26 der ital. Mittelmeerbahn, statt wie bisher 12.13 vorm., erst 12.30 vorm. nach Luino gelangen konnte.

3. Linie Bellinzona-Locarno.

Auf Antrag ber Regierung bes Kantons Tessin sind folgenbe Anderungen vorgenommen worben :

- a) Zug 53 Airolo-Chiasso wurde, um den Ausenthalt für die von Locarno und Luino kommenden, auf die Linie Bellinzona-Chiasso übergehenden Reisenden in Giudiasco abzukürzen, früher gelegt, in der Weise, daß die Absahrtszeit in Airolo von 6.10 vorm. auf 5.53 vorm., die Absahrtszeit in Bellinzona von 9.14 vorm. auf 8.38 vorm. vorgerückt wurde. Insolge dessen tras Zug 53 in Bellinzona, statt wie bisher 8.30 vorm., schon 8.13 vorm., und in Chiasso, statt wie bisher 11.30 vorm., schon 11.01 vorm. ein.
- b) Behufs Herstellung einer Berbindung zwischen Zug 4 Chiasso-Bellinzona und Zug 33 Bellinzona— Locarno in Giubiasco ist die Absahrtszeit des Zuges 33 in Bellinzona von 10.35 vorm. auf 10.52 vorm. hinausgeschoben worden.
- c) Die Abfahrtszeit bes Zuges 71 Bellinzona-Locarno wurde von 1.00 nachm. auf 12.46 nachm. vorgerückt, mit dem Zweck, den mit dem Expreßzug 41 Luzern-Chiasso 12.34 nachm. in Bellinzona eintreffenden Reisenden Gelegenheit zu geden, die Reise nach Locarno früher fortsetzen zu können.
- d) Endlich ift die Abfahrtszeit des Zuges 78 Locarno-Bellinzona in Locarno von 2.00 nachm. auf 1.31 nachm. vorgerückt und damit eine Berbindung zwischen diesem Zug und Zug 3 Bellinzona-Chiasso in Giubiasco erreicht worden.

4. Linie Golbau-Bug.

Die Personenzüge 201 Zug-Golbau und 202 Golbau-Zug kamen nicht mehr zur Ausführung. Dagegen wurde dem Güterzug 551 mit Abgang in Zug 7.45 vorm. und Ankunft in Golbau 8.23 vorm. ein Personenswagen III. Klasse mitgegeben, und badurch ei e Lokalverbindung zwischen Zug und Walchwil einerseits und den an der Linie Goldau-Erstselb und Goldau-Luzern gelegenen Stationen anderseits geschaffen.

Es ist ferner in Bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, baß auch bieses Jahr im Frühling und im Herbst für ben Transport ber sich massenhaft auf bie Nachtschnellzüge anmelbenben italienischen und tessinischen Arbeiter-Extrazüge angeorbnet werben mußten.

In den Monaten April und Mai wurden mit Rücksicht auf den starken Fremd.nstrom, der sich von der Riviera her über den Gotthard bewegte, Erpreßzug 58 und SchneUzug 52, die schon in den letzten Jahren in diesen Monaten auf der Strecke Lugano-Luzern täglich doppelt geführt wurden, behufs besserre Sicherung ihres Kurses von Mailand bis Luzern in zwei Abteilungen befördert.

Endlich wird es noch von Interesse sein, zu erfahren, daß laut Verfügung bes eibgen. Gisenbahns bepartements ber Sommersahrplan 1902 versuchsweise ichon am 1. Mai zur Ginführung gelangen soll.

C. Einnahmen und Statistif des Berkehrs.

| A. Ginnahmen aus bem | | 190 Rila | 1 ometer) | | | 190 Ril | 00 ometer) | | Mehr einnahn geg | ne | Minder einnahn er 1900 | |
|---|----------|-------------|--------------|-------|----------|------------|---------------|-------|------------------------|------|------------------------------|------|
| Gisenbahntransport. | Fr. | Cts. | Proz | ente | Fr. | Cts. | Proz | ente | Fr. | Ets. | Fr. | Cts. |
| I. Personentransport | 8006230 | 52 | 40.49 | 38.63 | 8513062 | 73 | 42.28 | 40.48 | | _ | 506832 | 21 |
| II. Gepäck=, Tier= u. Güter= transport (inkl. Nebenge= bühren): | | | | | | | ٥ | | | | | |
| a. Gepäct | 761532 | 55 | 3.85 | 3.67 | 761524 | 65 | 3.78 | 3.62 | 7 | 90 | _ | _ |
| b. Tiere | 484162 | 13 | 2.45 | 2.34 | 515747 | 26 | 2.56 | 2.45 | _ | | 31585 | 13 |
| c. Güter aller Art | 10519980 | 88 | 53.21 | 50.75 | 10344957 | 31 | 51.38 | 49.19 | 175023 | 57 | _ | - |
| Total | 19771996 | 08 | 100 | | 20135291 | 95 | 100 | | _ | - | 363385 | 87 |
| B. Ginnahmen aus ver= | | | | | | | 1 | | | | (8) | |
| schiebenen Quellen . | 956023 | 96 | - 1 | 4.61 | 895904 | 11 | | 4.26 | 60119 | 85 | · | - |
| Totaleinnahmen | 20727930 | 04 | | 100 | 21031196 | 06 | | 100 | _ | - | 303266 | 02 |
| | | | | | | | | | | | | |

In ber Betriebslänge ber bem Berkehr übergebenen Streden ift im Berichtsjahre keine Unberung einsgetreten; fie betrug bemnach wie im Borjahre 276 Rilometer.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport haben biejenigen des Vorjahres nicht erreicht. Die Erträgnisse des Personentransportes und des Tiertransportes sind um Fr. 538,417.34 hinter benjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, während die Erträgnisse des Gepäck- und Gütertransportes um Fr. 175,031.47 zugenommen haben. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich somit im ganzen eine Mindereinnahme von Fr. 363,385.87 oder 1,80 %, gegenüber dem Jahr 1899 dagegen eine Mehreinnahme von Fr. 409,994.31 oder 2,12 %. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

| | | | | 1901 | 1900 |
|-----|---------------|---|--|---------------|--------------------|
| per | Bahnkilometer | • | | Fr. 71,637.34 | Fr. 72,953. 96 |
| " | Bugskilometer | | | 6.18 | _" 6. 28 |
| " | Tag . | | | ,, 54,169.61 | ,, 55,165.18 |

Von den monatlichen Einnahmen stellen sich diejenigen der Monate Juli, August und Oktober höher, die übrigen niedriger als im Vorjahre. Der Monat April hat mit Fr. 1,961,449. 27 das größte, der Monat Februar mit Fr. 1,154,924. 68 das kleinste Erträgnis geliefert. Die durchschnittliche Einnahme per Monat beläuft sich auf Fr. 1,647,658. 84; im Vorjahre betruz sie Fr. 1,677,941. —.

Analog dem bisherigen Verfahren sind die verschiedenen weitern Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen in den dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen zusammengestellt. In betreff der einzelnen Verkehrskategorien heben wir folgendes hervor:

1. Personentransport.

Wie wir schon im Berichte bes Vorjahres bemerkten, hatte basselbe infolge ber Weltausstellung in Paris und ber Festlichkeiten in Rom anläßlich ber Jahrhundertwende eine außerordentliche Zunahme aufzuweisen. Wird ber mutmaßliche Betrag dieser außerordentlichen Zunahme von der Gesamteinnahme in Abzug gedracht, so ergibt sich für das Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre eine Wehreinnahme. Der interne Verkehr hat sich weiter entwickelt. Die Generalabonnements haben ebenfalls größere Einnahmen abgeworfen. Eine erhebliche Abnahme weist dagegen der Verkehr mit Italien auf. Die Gesamtzahl der beförderten Personen ist von 2,636,344 auf 2,627,409, die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Personen von 502,178 auf 462,951 und die Zahl der Personenksilometer von 138,601,124 auf 127,774,358 zurückgegangen. Die Distanz, die jeder Keisende im Durchschnitt besahren hat, beträgt 48,63 Kilometer gegen 52,57 Kilometer im Vorjahr.

Im Berhätnis ber Frequenz ber brei Wagenklassen ist keine nennenswerte Anberung zu verzeichnen. Es betrug die Zahl der Reisenden:

| | | | | 190 | 1 | 1900 | |
|---|------------|-------------|---------------|-------------------|------------------------------|-------------|--------------------------------|
| | in be | er I | . Klasse | 122,813 = | = 4,68 ⁰ /o | 124,208 = | 4,71 0/0 |
| | , ,, ,, | , п | . " | 588,083 = | $= 22,38 ^{\circ}/_{\circ}$ | 608,357 = | 23,07 0/0 |
| | " " | , III | . " | 1,916,513 = | $= 72,94 ^{\circ}/_{\circ}$ | 1,903,779 = | $72,22 \ ^{0}/_{0}$ |
| | Personenki | Cometer sin | d zurückgeleg | t worden: | | | |
| | in be | er I. § | Elasse | 14,028,110 = | 10,98 0/0 | 15,068,27 | $6 = 10,87^{-0}/o$ |
| | , ,, ,, | , II. | " | 38,881,940 = | 30,43 0/0 | 42,731,66 | $3 = 30,83 ^{\circ}/_{\circ}$ |
| | " " | , III. | " | 74,864,308 = | = 58,59 °/ ₀ | 80,801,18 | $5 = 58,30 ^{\circ}/_{\circ}$ |
| | Jeber Rei | sende hat s | omit durchsch | nittlich befahren | • | | |
| | | | | | 1901 | 190 | 00 |
| | | in der | I. Masse | | 114,22 Rm. | 121,31 | Rm. |
| • | | ,, ,, | II. " | | 66,12 " | 70,24 | 11 |
| | | " " | Ш. " | | 39,06 , | 42,44 | II . |
| | Es trifft | Reisende: | | 11. | | nign # # | |
| | | auf jeben | Personenzuge | Kilometer | 61.39 | | 66,70 |
| | | ,, ,, | Personenwag | enachfenkilometer | 4,63 | | 4,97 |
| | | | | | | · , · · · | |

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 8,513,062.73 auf Fr. 8,006,230.52 ober um 5,95 % zurückgegangen.

Un die Ginnahmen haben beigetragen:

| | | 1901 | 1900 |
|-----|-----------|---|--|
| die | I. Rlasse | Fr. $1,769,546 = 22,10 ^{0}/_{0}$ | $\mathfrak{Fr.}\ 1,881,318 = 22,10 ^{\circ}/_{0}$ |
| " | II. " | $_{\prime\prime}$ 2,905,457 = 36,29 $^{\circ}/_{\circ}$ | $_{,}$ 3,094,646 = 36,35 $^{\circ}$ / $_{\circ}$ |
| " | III. " | $3,331,227 = 41,61 ^{0}/_{0}$ | $_{0}$ 3,537,099 = 41,55 $^{\circ}$ / $_{0}$ |

Durchschnittlich hat jebe Person als Kahrtare bezahlt:

| | | | 2 | ` 1 | 901 | | 19 00 : |
|----|-----|------|--------|------|-------|---|----------------|
| in | ber | I. | Rlaffe | Fr. | 14.41 | Fr. | 15.15 |
| " | " | II. | ,, | " | 4.94 | " | 5.09 |
| " | " | III. | " | . // | 1.74 | ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,, | 1.86 |

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt burchschnittlich:

Ets. 6,27 Ets. 6,14.

2. Gepäcktransport.

Die Gesamtzahl ber beförberten Tonnen ist von 8612 auf 8670 gestiegen, ber auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr bagegen von 3712 Tonnen auf 3672 Tonnen zurückgegangen. Die Einnahmen haben um Fr. 7. 90 zugenommen. Den im Transitverkehr entstandenen Ausfall hat die Zunahme des Lokalverkehrs ausgeglichen.

3. Tiertransport.

Die Transportquantitäten sind um 23,426 Stück gestiegen, die Einnahmen dagegen um Fr. 31,585. 13 ober um 6,12 % zurückgegangen. Der Grund liegt darin, daß die Importeure von Schlachtvieh aus Italien weniger Ochsen, dagegen mehr Schweine und Schafe bezogen haben.

4. Gütertransport.

Sowohl die Transportquantitäten als die Einnahmen haben eine Zunahme aufzuweisen. Zu der Zunahme haben hauptsächlich die Transporte von metallurgischen Produkten, Steinkohlen und Petroleum beigetragen. Bei den Baumaterialien, bei denen schon im Borjahr eine bedeutende Abnahme eingekreten war, hat sich ein weiterer beträchtlicher Rückgang ergeben. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 978,016 auf 984,264 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Berkehr von 505,069 Tonnen auf 521,217 Tonnen gestiegen. Die Zahl der Tonnenkisometer hat sich von 139,398,917 auf 143,855,792 und die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 142,53 Kisometer auf 146,16 Kisometer gehoben. In der Kangordnung der verschiedenen Warengattungen nach der Größe des Gewichts stehen die Lebens- und Genußmittel mit 367,010 Tonnen = 37,29 % in der ersten Linie, die Wetalswaren mit 141,990 Tonnen = 14,48 % in der zweiten Linie und die Baumaterialien mit 128,550 Tonnen = 13,06 % in der dritten Linie. Die vier Haupttarisssame folgende Transportsquantitäten auf:

| | | | 19 | 01 | 1900 | 1900 | | | | |
|-------------------------------|---|---|--------------|----------|-------------------------|---------------------|--|--|--|--|
| Gilgüter | | • | 50,116 Tonne | n = 5,09 | 2/0 52,884 Tonnen = | $= 5,41^{-0}/0$ | | | | |
| Studgüter | | • | 49,465 " | = 5,02 | $^{0}/_{0}$ 49,894 ,, = | $= 5,11^{0}/0$ | | | | |
| Gewöhnliche Wagenladungsgüter | • | | 248,845 " | =25,29 | P/0 = 261,631 " = | $= 26,74^{\circ}/0$ | | | | |
| Ausnahmetarifgüter | | | 635,838 " | = 64,60 | 0/0 613,607 , = | $= 62,74^{\circ}/o$ | | | | |

Die Hauptverkehre find mit nachverzeichneten Transportquantitäten beteiligt :

| | 7 | 19 | 01 | | 19 | 00 |
|---|----------------|---------|--------|-------|---------|--------|
| Schweiz-Italien | | 68,310 | Tonnen | | 58,396 | Tonnen |
| Italien-Schweiz (intl. in Brunnen reexpet | oiertes | | | | | |
| Get | reibe) | 297,926 | " | | 305,493 | " |
| Deutschland, Belgien, Holland und ? | Frank= | | | | | |
| reich—J | štalien | 224,574 | " | (*1) | 191,190 | " |
| Stalien-Deutschland, Belgien, Holland | und | | | | | |
| En | ıglanb | 106,036 | " | | 99,643 | " |

Diese Ziffern umfassen auch bie in Chiasso transit, Bino transit und Locarno transit reexpedierten Guter- sendungen.

Der Verkehr mit bem Hafenplatz Genua, ber im Verkehr mit Italien inbegriffen ift, beläuft sich auf 208,604 Tonnen, wovon beförbert worben sind:

| | | 1901 | 1900 |
|------------|---|----------------|----------------|
| nach Genua | | 19,440 Tonnen | 15,796 Tonnen |
| von Genua | | 189,164 " | 162,702 |
| zusamme | n | 208,604 Tonnen | 178,498 Tonnen |

Die Einnahmen aus bem Gütertransport sind von Fr. 10,344,957.31 auf Fr. 10,519,980.88 ober um Fr. 175,023.57 = 1,69 % gestiegen. Das durchschnittliche Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7,42 Ets. auf 7,31 Ets. zurückgegangen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen stellen sich gegenüber benjenigen bes Jahres 1900 wie folgt:

| · . | | | | | | | 1901 | | 1900 |
|----------------------------|---|---|---|---|---|-----|------------|-----|------------|
| Pacht= und Mietzinsen . | | ě | | | | Fr. | 946,903.78 | Fr. | 887,517.06 |
| Ertrag von Hülfsgeschäften | • | | • | • | | " | 5,374.83 | " | 4,399.68 |
| Sonstige Einnahmen . | | | | | • | ,, | 3,745. 35 | " | 3,987.37 |
| | | | | | | Fr. | 956,023.96 | Fr. | 895,904.11 |

D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

| 8 8 | | Ausgaben. | Betriebene | 1901 Betriebene Bahnläng 276 Km. | | | OO Bah Km. | nlänge | Mehr= ausgabe gege | : | Minders ausgabe er 1900. | |
|------|-----|---------------------------------|--------------|--|-------|--------------|------------------|--------|--------------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------|
| | | | Fr. | Ct. | 0/0 | Fr. | Ct. | 0/0 | Fr. | Ct. | Fr. | ©t |
| I. | Für | die Allgemeine Berwaltung | 578,890 | 75 | 4.97 | 592,509 | 98 | 5,20 | _ | - | 13,619 | 23 |
| II. | " | Aufsicht und Unterhalt ber Bahn | 2,138,441 | 26 | 18.37 | 1,985,847 | 13 | 17,45 | 152,594 | 13 | - | - |
| III. | " | ben Stations=, Expeditions= und | | | , | | | | l | | | |
| | | Zugsbienst | 2,750,382 | 40 | 23.62 | 2,656,847 | 02 | 23,34 | 93,535 | 38 | | $\left - \right $ |
| IV. | " | ben Fahrdienst | 4,862,031 | 82 | 41.77 | 4,762,620 | 22 | 41,87 | 99,411 | 60 | _ | - |
| V. | ,, | verschiedene Ausgaben | 1,312,438 | 69 | 11.27 | 1,381,098 | 80 | 12,14 | _ | - | 68,660 | 11 |
| | | Total | 11, 642, 184 | $\frac{-}{92}$ | 100 | 11, 378, 923 | 15 | 100 | 263,261 | $\overline{77}$ | | |
| A | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | 1901 | | 1900 |
|-----|---------|---------|-----|-----------------|---------|-------|---------|----|-----|------------|-----|--------------|
| Die | Ausgabe | beträgt | per | Bahnkilometer | | | | | Fr. | 42.181. 83 | Fr. | 41,227.98 |
| " | " | " | " | Zugskilometer | • | • | • | | " | 3.6361 | " | 3.5503 |
| " | " | " | " | Rugfilometer | | | | | " | 3.0319 | . " | 2.9583 |
| " | " | " | " | Wagenachsenkilo | ometer | | • | | " | 0.1182 | " | 0.1162 |
| " | " | ,, | " | Bruttotonnenkil | ometer | | | | " | 0.0180 | " | 0.0179 |
| " | ,, | . " | " | in Prozenten b | er Betr | iebse | innahm | en | | 56.17 | | 54.10 |
| " | " | " | " | " " " | Trans | porte | einnahm | en | | 58.88 | | 56.51 |

I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für bie Allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahre gegenüber benjenigen im Jahre 1900 :

| | | | 1901 | 1900 | |
|----------------------|---|---|----------------|-----------------|--|
| A. Personalausgaben | • | • | Fr. 479,686.45 | Fr. 475,869. 27 | |
| B. Sonstige Ausgaben | • | | ,, 99,204.30 | ,, 116,640.71 | |
| | | | Fr. 578,890.75 | Fr. 592,509. 98 | |

Die sonstigen Ausgaben sind um Fr. 17,436. 41 zurückgegangen, namentlich infolge Reduktion ber Ausgaben für Reklame.

II. Aufficht und Unterhalt ber Bahnanlagen.

Die Ausgaben betragen laut Betriebsrechnung:

| | 1901 | 1900 |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| A. Personalausgaben | Fr. 894,187.50 | Fr. 887,218. 28 |
| B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahn= | | |
| anlagen | ,, 1,153,642.96 | ,, 994,488.14 |
| C. Sonstige Ausgaben | ,, 90,610.80 | ,, 104,140.71 |
| zusammen wie oben | Fr. 2,138.441. 26 | Fr. 1,985,847. 13 |
| mehr | Fr. 152,594.13 | |

A. Perfonalausgaben.

Die Mehrausgabe von Fr. 6,969. 22 rührt von einigen Gehaltsaufbesserungen und Personalmutationen her. Der Personaletat, Seite 37, weist eine Vermehrung von 4 ständigen Angestellten und von 64 Taglohnsarbeitern im Jahresdurchschnitt auß; sie wurde durch die außerordentlichen Mehrarbeiten für den Unterhalt der Bahn veranlaßt.

B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen.

| | Hierher ge | ehören die Ausgaben | für | | | | 1901 | - | 1900 |
|----|-----------------|-----------------------|----------------|---------|---------------|-------|-------------|-----|------------|
| 1. | Unterhalt bes | Bahnkörpers, inkl. N | ebenanlagen ui | ıd Schn | ellenbettung | Fr. | 259,626.04 | Fr. | 218,648.44 |
| 2. | Unterhalt und C | Frneuerung bes Oberb | aues (Geleise) | samt M | aterialfosten | п | 638,781.83 | ,, | 562,150.36 |
| 3. | Unterhalt ber ! | Hochbauten ber Stati | ionen und ber | Strecke | | ,, | 91,400. 31 | " | 105,258.16 |
| 4. | Unterhalt der S | Telegraphenleitungen, | Signale und | Ginfrie | bigungen | ,, | 92,513, 37 | " | 81,573.56 |
| 5. | Räumung der | Bahn von Schnee un | nd Gis . | | • | " | 71,321.41 | " | 26,857.62 |
| | | | | | zusammen | Fr. 1 | ,153,642.96 | Fr. | 994,488.14 |
| | | | | | mehr | Fr. | 159,154.82 | | |

- ad 1. Für den Unterhalt bes Bahnkörpers inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung mußten im Berichtsjahre 1901 um Fr. 40,977. 60 mehr aufgewendet werden als pro 1900 und zwar hauptsächlich: sür Konsolidierung der aus lehnigem Material bestehenden Damm= und Einschnittsböschungen auf der Linie Luzern= Immensee (zirka Fr. 10,400. —); für Wiederherstellung durch Lawinen zerstörter Verbauungen und Schutbauten an der Berglehne zwischen Stalvedro und Ambri (zirka Fr. 4430. —); für Unterhalt und Revision der Eisenschnstruktionen der offenen Brücken und Durchlässe, namentlich des Anstrichs derselben (Fr. 14,340. inkl. Fr. 5754. Zahlung für im Jahre 1900 ausgesührten Neu-Anstrich); sodann haben außergewöhnlich starke Gewitterregen, welche im Monat Juni im untern Tessintale und am Monte Cenere niedergingen, alle Wassersläuse mit Geschiede gefüllt und an einzelnen Sicherungsbauten großen Schaden angerichtet (Näumungs= und Wieder= herstellungsarbeiten über Fr. 30,000. —). Dagegen hat der Unterhalt des Mauerwerks und der Schwellenbettung erheblich weniger gekostet als pro 1900.
- ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleise Weichen, Drehscheiben und Schiebebuhnen). Die hierher gehörigen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

| | | | | | | | | 1901 | | 1900 |
|----|------------------------------|-------|----------|---------|----------------------|---------|-----|-------------|------------|-------------|
| 1. | Rosten des verwendeten Mater | rials | | | • | | Fr. | 497,473. 28 | Fr. | 361,470.84 |
| | Abzüglich Erlös aus bem a | ußge | wechselt | en Al | tmate | erial | | | | |
| | Bergütungen ber Gifenwerke | g für | r schadt | jafte C | gara: | ntie= | | | | |
| | schienen 2c | • | • | • | • | • | " | 151,353.79 | <i>" -</i> | 97,837.86 |
| | Bleiben für Material netto | • | | | • | • | Fr. | 346,119.49 | Fr. | 263,632. 98 |
| 2. | Afforde, Löhne und Ausgaben | für | Repar | aturen | (\mathfrak{H}^{0}) | ınb= | | | | |
| | werker und Werkstätte) | • | • | | | | " | 292,662.34 | . " | 298,517.38 |
| | | | | | 31 | ufammen | Fr. | 638,781.83 | Fr. | 562,150.36 |

Hieraus ist zu entnehmen, daß pro 1901 für den Unterhalt des Oberdaues mehr Material ausgewendet werden mußte als im Vorjahre, wobei in Bezug auf die Kostenangaben jedoch zu berücksichtigen ist, daß für das Vorjahr ein Teil des Materials bereits beschafft und verrechnet war, was wir auf Seite 25 des Geschäfts-berichtes pro 1900 auch erwähnt haben.

Die Ausgaben für bas im Berichtsjahr mehr verwendete Material stellen sich baber gegenüber beit wirklichen Materialkosten pro 1900 nur um Fr. 77,266. 64 höher, wovon Fr. 14,047. 39 auf die Einzelauswechslungen und Fr. 63,219. 25 auf die streckenweisen Oberbau-Erneuerungen entfallen.

Lettere bestanden in ber:

| 1. | Angwechglung | alter | eiferner | Querschwellen | ımb | Ersatz | derfelben | durch | Holzschwellen | (Gichenso | hwellen | und | im= |
|----|----------------|--------|------------|-----------------|-------|--------|-----------|---------|---------------|-----------|---------|-----|-------|
| | pägnierte Buch | enschn | ellen) sai | mt Befestigungs | mitte | l und | Schienenv | erlasch | ung | | | | |
| | im Ölheratunn | lοί | | | | km | 94 93 | 9 9 | 4 616 | | 377 m | Sie | leise |

| im | Ölbergtunnel, . | | | | | • | km | 24,239— 24,616 | | | 377 | m | Geleise |
|----|---------------------|---|---|---|---|---|----|-------------------------|---------|----------------|------|---|----------------|
| im | Stutecktunnel, . | • | • | • | • | | km | 26,803— 27,180 | | | 377 | m | " |
| im | Gotthardtunnel, | | | | | • | km | 72,000— 72,525 | rechtes | Geleise | 525 | m | " |
| | | | | | | | km | 72,350— 73,500 | linkes | Geleise | 1150 | m | " |
| | | | | | | | km | 79,254 — 80,788 | rechtes | Geleise | 1534 | m | " |
| | | | | | | | km | 84,750— 85,784 | linkes | Geleise | 1034 | m | " |
| im | Monte Cenere=Tunnel | | | | | | km | 162,913—163,380 | | | 467 | m | . ,, |
| | | | | | | | km | 163,740—164,57 8 | | | 838 | m | " |
| | | | | | | | | | | | | | |

zusammen 6302 m Geleise

2. Auswechslung ber Schienen Type III und Erfat burch Schienen Type IV. famt Befestigungsmittel und Schienenverlaschung

im Gotthardtunnel km 73,502-76,096 linkes Geleise 2594 m Geleise 870 m km 74,126-74,996 rechtes Geleise km 75,500-76,003 rechtes Geleise

503 m "

3967 m Geleise

zusammen

3. Totalerneuerungen von Geleisen:

| im Pia | 10tondo-Tu | nnel | | | | | km | 115,704—116,447 | rechtes | Geleise | 743 | m | Geleise |
|--------|------------|------|---|---|--|---|----|-----------------|---------|---------|------|---|---------|
| im Tra | oitunnel | | • | • | | • | km | 117,928—119,080 | rechtes | Geleise | 1152 | m | " |

alt: Type III auf eisernen Schwellen,

neu: Type IVa auf Gichenschwellen; in ben Geleisen I und II ber Station Cabenazzo 840 m im Geleise I ber Station Menbrifio 360 m

> zusammen 3095 m Geleise

Der gesamte Geleiseumbau erstreckt sich baber im Berichtsjahre

auf 6302 m Schwellenauswechslung (1900: 7795 m)

auf 3967 m Schienenauswechslung (1900: 4797 m)

auf 3095 m Totalerneuerungen (1900: 804 m)

im gangen auf 13,364 m Geleise gegen 13,396 m im Borjahre; Die Mehrkoften sind in der im Berichtsjahre überwiegenden Geleiselänge ber Totalerneuerungen begründet, wozu noch der Umbau von 6 ganzen Weichen auf solche mit eifernen Querschwellen gegen 2 Weichen im Borjahre kommt.

Die Geleiferegulierung umfaßte im Berichtsjahre 381,975 m hauptgeleife (1900 : 412,418 m) und 17,518 m Ausweich= und Rebengeleise (16,353 m), was bei ersteren 96,7 % (1900 : 104,5 %) ber Gesamtlänge und bei lettern 15,0 % (14,6 %) ausmacht. Der Durchschnittspreiß für die Hauptgeleise stellt sich auf 30,8 Ets. per Meter Geleise gegenüber 30,4 Ets. pro 1900 und schwankt zwischen 21,6 Ets. und 37,2 Cts.; letteres Maximum fallt auf ben Gottharbtumel.

Auf Ende 1901 stellte fich ber Stand ber Beleise mit Bezug auf beren Konftruktion wie folgt:

| | 1901 | 1 | 1900 |) | 188 | 3 |
|---|---------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|
| Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich bes zweiten Hauptgeleises auf ben doppelspurigen | Geleifelänge in Metern | o/o | Geleiselänge in Metern | 0/0 | Geleifelänge in Metern | 0/0 |
| Streden und Stationen | 394,770 | 100 | 394,770 | 100 | 267,933 | 100 |
| Hiervon entfallen einerseits: | | | * | | | |
| auf Geleisestrecken mit Eisenschienen | 10,339 | 2,7 | 11,164 | 2,8 | 49,456 | 18,5 |
| " " " Stahlschienen Type I | 10,115 | 2,6 | 10,115 | 2,6 | 16,488 | 6,2 |
| " " " " " " " " " " " " | 199,043 | 50,4 | 198,194 | 50,2 | 201,989 | 75,3 |
| ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, | 5,158 | 1,3 | 12,530 | 3,2 | _ | |
| " " " " " IV | 170,115 | 43,0 | 162,767 | 41,2 | _ | |
| und andrerseits: | | | | | | |
| auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen . | _ | _ | | _ | 88,975 | 33,2 |
| " " " Gichen= u. Buchenschwellen | 137,508 | 34,8 | 129,269 | 32,7 | 168,103 | 62,8 |
| " " " Gisenschwellen | 257,262 | 65,2 | 265,501 | 67,3 | 10,855 | 4,0 |

Bezüglich der Tunnelschiene Type III (42 kg Metergewicht), welche in den Jahren 1888—1891 in 17492 m Geleisen des Gotthardtunnels und der Kehrtunnel eingelegt worden, Ende 1901 aber nur mehr in 5158 m Geleisen vorhanden war, bemerken wir, daß dieselbe nicht mehr verwendet wird. Diese Type wurde durch die Tunnelschiene IV^a (ursprünglich 48, infolge weiterer Verstärkung des Jußes um 2 Millimeter jetzt 50 kg Metergewicht) ersetzt. (Siehe Gesch.-Bericht 1888, Seite 32 und sf. und 1890, Seite 45 und sf.) Die mittlere Lebensdauer der Tunnelschiene Type III beträgt nahezu 11 Jahre.

Was sodann die Zunahme der Holzschwellen und die Abnahme der Eisenschwellengeleise anbelangt, so wird dieselbe dadurch verursacht, daß wir für die Erneuerungen in diesen Tunneln nur mehr Eichenschwellen und mit Theeröl imprägnierte Buchenschwellen, letztere versuchsweise, verwenden.

Die Bahnlänge blieb unverändert mit 272,533 Weter, wovon 122,232 Weter ober $45\,^0/_0$ doppelsgeleisig sind.

Die Länge ber Ausweich= und Nebengeleise beträgt auf Ende 1901 117,022 Meter gegen 112,288 Meter pro Ende 1900; die Bermehrung betrifft die Bahnhöfe Brunnen, Erstfeld und Bellinzona.

| | ad 3. Unte | rhalt | ber S | joch b | aute | en be | er B | ahnhöfe | unb | Stationen | und | ber Strecke. |
|------------|---------------|---------|----------|--------|------|-------|-------|---------|-------|-----------|-----|--------------|
| | Ausgaben: | | | | | | | | | 1901 | | 1900 |
| a) | für ben lauf | enden V | Interhal | (t | • | | | •, • | Fr. | 75,485.86 | Fr. | 81,994.73 |
| b) | für verschieb | ene Um | bauten | unb | Nbb | ruch= | unb | Wieber= | | | | |
| | herstellungsa | rbeiten | gelege | ntlich | ber | Verg | rößer | ung von | | | | |
| | Gebäuben | • | | • | • | • | • | | " | 15,914.45 | " | 23,263.43 |
| | | | | | | | | zusamme | n Fr. | 91,400.31 | Fr. | 105,258. 16 |
| | | | | | | | | wenige | r Fr. | 13,857.85 | | |

Im laufenden Unterhalt sind als außerordentliche Ausgaben enthalten: das Umbeden einer Hälfte des Holzementdaches am Lagerschuppen VI in Brunnen (Fr. 3343. 25) und die Reparatur und Sicherung der Krafts wasserleitung der Zentraswerkstätte in Bellinzona wegen eines Röhrenbruches (Fr. 2248. 65).

Der Unterhalt bes Verwaltungsgebäubes in Luzern kostete pro 1901 Fr. 5068. 75 (pro 1900: Fr. 6412. 58).

Der Posten für Abbruch: und Wieberherstellungsarbeiten und für Umbauten an Gebäuden betrifft Ausgaben, welche nach bem Rechnungsgesetz nicht auf Baukonto verrechnet werben dürsen und zwar im besondern:

Neueinteilung ber Verkehrs= und Dienstlokale in ben Aufnahmsgebäuben Gurtnellen und Locarno; Abbruch= und Wieberherstellungsarbeiten bei Vergrößerung bes Aufnahmsgebäubes und bes Güterschuppens in Gurtnellen, ber Gasanstalt in Bellinzona und von 12 Wärterhäusern; Versehen von Magazinschuppen auf bem Bahnhof Erstfeld wegen Vergrößerung ber Geleiseanlage; Errichtung eines Telegraphenbureaus im Aufnahms= gebäube Göschenen, eines Sanitätslokals im Post= und Wohngebäube in Chiasso und andere wenig erhebliche Arbeiten.

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

1901 1900 Fr. 92,513. 37 Fr. 81,573. 56 mehr , 10,939. 81

Von den Mehrausgaben entsallen: Fr. 7127.35 auf stückweise Auswechslung des Signalkabels vom Jahre 1880 und des Telephonkabels vom Jahre 1890 im Gotthardtunnel, deren Eisenbewehrung durch die Einwirkung des säurehaltigen Tunnelwassers mehrsach leck geworden war, Fr. 1840. — auf Anschaffung automatischer Signalgeber und Nottaster zur Ausstattung der Glockensignaleinrichtungen und der Rest (Fr. 972. 46) auf Wehrkosten des laufenden Unterhaltes der hiehergehörigen Einrichtungen und Anlagen.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

1901 1900 Fr. 71,321.41 Fr. 26,857.62 mehr " 44,463.79

Diese Mehrausgaben wurden durch die bald auf der Nords, bald auf der Südseite des Gotthard überaussschmereichen Winterperioden des Rechnungsjahres verursacht, und hat die Bergstrecke den größten Anteil an denselben; die summierten Höhen der einzelnen Schneefälle betrugen nämlich dort im Mittel 2,86 m gegen 1,88 m im Vorjahre auf der Nordseite und 4,11 m gegen 2,19 m auf der Südseite. Die meisten Kosten verursacht das Freimachen der Bahnhöse und Stationen, wo wegen den Beichenanlagen, der Gestänges und Drahtleitungen der Stellwerks und Signalanlagen und der Bewegungsmechanismen derselben jeweilen sofort eine ausgiedige Beseitigung des Schnees vorgenommen werden muß. Die Ausgaben des Berichtsjahres werden nur von denjenigen pro 1888 mit Fr. 90,278. 35 mit den großen Lawinengängen bei Wassen und zwischen Rodi und Ambri und pro 1895 mit Fr. 137,720. 29 mit einem seit Menschengedenken nicht vorgekommenen Schneefall im Kanton Tessin übertrossen. Verkehrsstörungen sind jedoch im Berichtsjahre wegen dieser ungünstigen Schneeverhältnisse keine vorgekommen.

C. Sonftige Ausgaben.

1901 1900 Fr. 90,610. 80 Fr. 104,140. 71 weniger " 13,529. 91

Obige Differenz sett sich aus Minderausgaben von zirka 21,700 Fr. für den Betrieb der Bentisation des Gotthardtunnels und einem Mehr von zirka Fr. 8200. — bei den übrigen hierhergehörigen Ausgaben zusammen.

Was die erstern Minderausgaben anbelangt, so ist zu bemerten, daß die Anlage wegen Reparaturen an ber als Betriebsmaschine provisorisch verwendeten Lokomotive häufig außer Betrieb gesetzt werden mußte; ein abermaliger Stillstand der Ventilation trat dann auf die Dauer der Montage der Turbine ein.

Der im Vorjahr erwähnte Bau einer neuen Wasserkraftanlage für den Betrieb der Ventilation und die Montage der Turbine zum Antriebe der Bentilatoren wurde im November 1901 fertig gestellt und probeweise in Betrieb gesetzt. Mit dem Eintritt strenger Kälte stellten sich jedoch noch einige Unzukömmlichkeiten an der Wasserkraftanlage heraus, zu deren Beseitigung Ergänzungsarbeiten notwendig wurden, welche wieder eine Außerbetriebsetzung der Anlage zur Folge hatten. Seit 14. Februar des laufenden Jahres funktioniert nun die Bentilation, betrieben durch Wasserkraft, regelmäßig und in zufriedenstellender Weise.

Die erwachsenen Mehrausgaben wurden namentlich burch ben Unterhalt bes Inventars (Werkzeuge und Gerätschaften für ben Bahnunterhalt), wozu auch die Revision und Reparatur von 46 bem Bahnunterhaltungse bienst für die Schottertransporte zugeteilten offenen Güterwagen Serie 8 gehören, verursacht.

III. Stations:, Expeditions: und Zugsdienft.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 2,750,382.40 Cts. und weisen gegenüber bem Vorjahre eine Versmehrung von Fr. 93,535.38 Cts. auf. Dieser Mehrbetrag fällt ausschließlich auf die Personalausgaben und ist einerseits den regulativmäßigen Besoldungs: und Taglohnerhöhungen und der eingetretenen Personalvermehrung, sowie anderseits dem Umstand zuzuschreiben, daß im Jahre 1900 verschiedene größere Posten als Rückvergütung aus Abrechnungen von Gemeinschaftsstationen früherer Jahre eingestellt worden waren.

IV. Jahrdienft. (Lokomotiv= und Wagendienft.)

Die Gesamtausgaben für den Fahrdienst, die im Jahre 1900 Fr. 4,762,620. 22 betrugen, erreichen im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 4,862,031. 82, mit einer Mehrausgabe von Fr. 99,411. 60.

| 2 | Bon ben Gesamtausgaben ent | fallen: | | | | 1901 | | 1900 | |
|-----|-----------------------------|---------|------|--------|-----|------|--------------|------|--------------|
| auf | Personalausgaben | • | | | | Fr. | 1,309,406.98 | Fr. | 1,376,328.32 |
| " | Materialverbrauch der Lokor | notiven | unb | Wager | t. | " | 2,333,447.55 | " | 2,100,275.26 |
| ,, | Unterhalt und Erneuerung f | es Ro | Amat | erials | • | " | 1,192,804.95 | " | 1,260.246.63 |
| " | sonstige Ausgaben . | | | | • | " | 26,372.34 | " | 25,770.01 |
| | | | | Sun | ıma | Fr. | 4,862,031.82 | Fr. | 4,762,620.22 |

A. Berfonalanggaben.

Die Ausgaben ftellen fich im einzelnen folgenbermaßen:

| , , , , , , , , , , , , , , , , , , , | 1901 | 1900 |
|--|---------------|---------------|
| 1. Maschinenmeister und bessen Sulfspersonal | Fr. 41,626.50 | Fr. 55,437.12 |
| Minberausgabe | " 13,810.62 | |

- 2. Mafdinenpersonal und Bagenvisiteure.
 - a) Borftanbe ber Mafdinenbepots und beren Gulfsperfonal.

| | | | | 1901 | | | 1900 | |
|-----|----------|----------|-----|---------|----|-----|---------|----|
| Die | Ausgaben | betragen | Fr. | 64,059. | 86 | Fr. | 70,907. | 23 |
| | Minde | rausgabe | " | 6,847. | 37 | | | |

b) Lotomotivführer und Beiger.

1901 ## 1900

Berausgabt wurden . Fr. 982,748.43 Fr. 1,034,591.78

Winderausgabe " 51,843.35

c) Bagenvisiteure und Bagenvisiteurgehülfen.

1900 ## 190

Dieselben wurden burch die Abgabe von Dienstkleibern an das Bisiteurpersonal, sowie durch Gehalts= erhöhungen verursacht.

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

 1901
 1900

 Unsgaben
 .
 Fr. 146,408.39
 Fr. 144,080.25

 Mehransgaben
 ,
 2,328.14

Diese Mehrausgaben sind in der Hauptsache zurückzuführen auf die erhöhten Koften für den Gemein= schaftsbienft in Luino.

- B. Materialverbrand ber Lotomotiven und Bagen.
- 1. Brennmaterial.

a) Für Lotomotiven.

Im Berichtsjahre 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
1901: 76,093,160 " " " " " 2,175,505. 63

Pro Lokomotivkilometer wurden verbraucht:

1883: 11.58 kg im Kostenbetrage von 37.97 Ets.
1885: 11.58 " " " " " 28.98 "
1895: 14.10 " " " " 33.51 "
1899: 14.66 " " " " " 36.01 "
1900: 15.57 " " " " 41.20 "
1901: 16.28 " " " " " 46.54 "

Im gangen wurden verausgabt:

1901

1900

Fr. 2,175,505.63

Fr. 1,939,943. 78

Die Mehrausgaben betragen

235,561.85

Dieselben wurden zum Teil burch die Mehrleiftung von 13,403,447 Bruttotonnenkilometer veranlagt, welche eine Mehrausgabe von Fr. 43,685. 29 ergibt. Die weitere Mehrausgabe von Fr. 191,876. 56 ist durch bie höheren Kohlenpreise erfolgt; ber Durchschnittspreis bes Brennmaterials betrug Fr. 28. 59 gegen Fr. 26. 46 pro Tonne im Borjahre.

b. Für Wagen.

Es wurben verausgabt:

1901

1900

Fr. 10,400.33

Fr. 9,744.26

Die Mehrausgabe

656.07

betragend, ift auf die Mehrleiftung ber Wagen gurudguführen.

2. Schmiermaterial.

a) Für Lokomotiven.

Un Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurde verbraucht:

| 1883: | 82,175.5 | kg | im | Rostenbetrage | 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 |
| 1901: | 401,426.0 | ,, | ,, | ,,, | ,, | ,, | 94,632.93 |

ober pro Lofomotivfilometer:

| 1883: | 0.036 | kg | im | Rostenbetrage | von | 3.13 | Cts. |
|-------|-------|----|----|---------------|-----|------|------|
| 1885: | 0.024 | " | ,, | " | " | 1.87 | ,, |
| 1895: | 0.051 | " | " | , ,, | ,, | 1.68 | " |
| 1899: | 0.088 | " | ,, | " | " | 2.27 | " |
| 1900: | 0.088 | ,, | " | " | ï | 2.33 | " |
| 1901: | 0.086 | ,, | | ,, | ,, | 2.02 | ,, |

Im gangen wurden verausgabt:

1901

1900

Fr. 94,632.93

Fr. 109,612.72

Minderausgabe 14,979.79

b) Für Wagen.

Die Ausgabe beträgt:

1901

1900

Die Mehrausgabe beträgt :

Fr. 11,050.40

Fr. 8,625.58

2,424.82

und entspricht ber Mehrleiftung ber Wagen.

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lotomotiven:

Es murben ausgegeben:

1901

1900

Fr. 15,125.64

Fr. 13,382.31

Die Mehrausgabe beträgt

1,743.33

und ift auf die erhöhten Roften für ben Gemeinschaftsbienft bes Bahnhofes Luino gurudzuführen.

b) Für Bagen.

Die Ausgabe beträgt:

1901

1900 Fr. 73,004.53

Fr. 73,506. 91

Die Mehrausgabe von

502.38

ift ben Mehrleiftungen ber Wagen zuzuschreiben.

4. Reinigungs: und Desinfektionsmaterial, Berpackung, Baffer und Streufanb.

a) Für Lofomotiven:

Die Ausgaben betragen:

1901

1900

Fr. 28,610.12

Fr. 42,652.28

Minberausgabe

,, 14,042.16

b) Für Bagen:

Die Musgaben belaufen fich auf

1901

1900

Fr. 4,106.23

Fr. 3,356. —

Die Mehrausgaben auf 750.23

Diefelben find ebenfalls auf bie Mehrleiftung ber Bagen guruckzuführen.

C. Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tenber.

Es wurden verausgabt:

1901

1900

Rr. 755,222.44

Minderausgabe

Fr. 701,763.39 53,459.05

2. Personenwagen.

Die Ausgaben betragen:

1901

1900

Fr. 263,453.62

Fr. 267,197.41

Somit eine Minberausgabe

3,743.79

3. Lastwagen.

Es murben ausgegeben:

1901

1900

Fr. 227,587.94

Fr. 237,826. 78

Die Minderausgabe beträgt 10,238.84

D. Sonftige Ausgaben.

Die Ausgaben ber fämtlichen vier Unterabteilungen betragen:

1901

1900

Fr. 26,372.34

Fr. 25,770.01

Mehrausgaben

602.33

Diejelben find burch die Bermehrung ber Dienftlokalitäten und bes Inventars erfolgt.

V. Berichiedene Ausgaben.

Die Pacht= und Mietzinfen ftellen fich gegenüber benjenigen bes Borjahres wie folgt:

| | | | | | | 1901 | | 1900 |
|---|---------------------------------|------|--|---|-----|------------|------|------------|
| 1 | . Für Bahnhöfe und Bahnstrecken | | | • | Fr. | 178,262.41 | Fr. | 172,468.05 |
| 2 | . Für Rollmaterial (Wagenmiete) | X171 | | | " | 536,932.42 | " | 531,432.94 |
| 3 | . Für sonstige Objekte . | | | | " | 5,832.62 | , 11 | 4,869.68 |
| | | | | | Fr. | 721,027.45 | Fr. | 708,770.67 |

Für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnftrecken wurden im Jahre 1901 Fr. 5794. 36 mehr ausgegeben als 1900, verursacht durch weitere Bauten auf den Gemeinschaftsbahnhöfen Luzern und Luino.

Feuervers ich erungen. Außer ber infolge von Neubauten und Neuanschaffungen von Rollmaterial eingetretenen Erhöhung ber Versicherungssumme sind im Stande ber Versicherungen feine Veränderungen eingestreten. Besondere Ereignisse sind nicht zu erwähnen.

Un fallentschäbigungen. Während die Ausgaben des Jahres 1900 den Betrag von Fr. 124,881. 78 erreichten, waren im Jahre 1901 nur Fr. 72,166. 57 zu bezahlen. Derartige Schwankungen beruhen selbstverständlich auf Zufälligkeiten, die ein Jahr günstig, ein anderes ungünstig beeinflussen können. Die meisten Ansprüche aus Haftpflicht wurden gütlich erledigt, immerhin sind noch einige Fälle unerledigt. Über zwei Fälle schweben Prozesse.

Auf Grund bes fog. Haftpflichtübereinkommens vom 5. Sept. 1885 haben wir bezahlt: Fr. 733. 13 für ben Unfall von Mönchenftein vom Jahre 1891

Entschäbigungsforberungen für Berluft, Beschäbigung und Berspätung von Gütersenbungen wurden im Berichtsjahr eingereicht: 3507.

Entschädigungen murben geleistet:

| für | Beschädigungen | | • | • | | | | | | | | in | 469 | Fällen | Fr. | 23532. 11 |
|-----|-------------------|--------|---------|---------|-----------|------|--------|-------|-------|-------|----------|-----|------|--------------|------|-----------|
| " | Manko . | | | | | | | | • | | | ,, | 435 | <i>,,</i> . | , ,, | 8859.58 |
| " | Verspätung und | irrige | Inft | rabier | ung | | | | | | | " | 682 | " | " | 10722. 28 |
| " | unrichtige Behan | ıdlung | von | Zollge | eleitsche | inen | 2C. | | | | • | н | 4 | . " | " | 16. — |
| · " | Verschiedenes | • | | • | | • | | • | | | | " | 4 | " | " | 213, 24 |
| | Hiervon geh | en ab: | | | | | | | | ě | gufammer | in | 1594 | Fällen | Fr. | 43343. 16 |
| Rü | ctvergütungen voi | ı Bahı | igefel | schafte | en | •. | ٠, | | | | | Fr. | 1988 | 31.31 | | |
| Be | eiligung fehlbare | r Ange | stellte | r ec. | • | | | | • | | | " | | - | | |
| (Fr | ös aus überzähli | gen Tı | ansp | ortgeg | enständ | en | | | (♠ € | • | | " | 1 | 64.30 | Fr. | 20045.61 |
| | | | | | 6 | ss b | leiben | jomit | zu ui | nsern | Lasten | | , | | Fr. | 23297. 55 |

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die Konzessionsgebühr hat wie im Borjahre Fr. 55,200. — betragen. Im Kanton Uri hat die periodische Neueinschatzung der steuerpflichtigen Grundstücke stattgefunden, die trot unserer Einsprachen und Rekurse in mehreren Gemeinden eine Erhöhung des Steuerkapitals zur Folge hatte.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 61,281. 40 sind hauptsächlich durch den Wegfall bes im letzten Berichte erwähnten Beitrages an die Witwen- und Waisenkasse der Lehrerschaft des eidgen. Polytechnikums um Fr. 8863. 75 kleiner als im vorigen Jahre. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 13,824.44 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;

- " 7,357. 52 Zahlungen für die Wasch= und Babeanstalten auf verschiedenen Bahnhösen und in der Zentralwerkstätte;
- " 22,303. 80 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Berichiebenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre find beim Betrieb im engern Sinne 84 Unfalle vorgekommen und zwar: 1. Entgleisungen: auf ben Stationen 1 auf offener Bahn 2 2. Bufammenftöße: auf ben Stationen auf offener Bahn 3. Unfälle, von welchen Menfchen betroffen murben: 81 4. Anbere Unfälle: Gesamtzahl ber Unfälle 84 Infolge biefer Unfälle wurden getötet: verlett: 1. Durch Entgleisungen ober Bufammenftoge Reisende Bahnbebienftete Drittpersonen 2. Durch fonftige Greigniffe Reisende 2 Bahnbedienstete (1 Postangestellter) 2 74 (1 P) Drittpersonen 3 5 76 Selbstmorbe 2

Bezüglich ber Unfalle mit toblichem Ausgang ermähnen wir folgenbes:

Am 4. März ist ber Konbuktenr Scalabrini Elvezio zwischen Taverne und Lugano vom Zug 53 gestürzt und übersahren worden. Der Tob trat sofort ein.

Am 28. März wurde zwischen Taverne und Lugano ein töblich verletzter unbekannter Mann im Bahnsgraben aufgefunden, welcher bald barauf starb. Der Verunglückte muß vom Straßenübergang bei km 175,190 auf das Geleise geraten und vom Zug 5 oder 6 erfaßt und übersahren worden sein.

In ber Nacht vom 26./27. August wurde Elvezio Bertoni von Piume Inferiore, Provinz Varese, Italien, zwischen Lugano und Melide vom Zug 40 oder 508 überfahren und sofort getötet.

Am 30. Auguft wurde ber Stationswärter Langenegger Josef in Golban beim Geleiseüberschreiten von einem Rangierzug übersahren und so verletzt, daß er noch am gleichen Tage starb.

Am 10. Oktober wurde zwischen Lugano und Taverne beim Privatübergang, km 178,400 ber schwerhörige, 87jährige Landwirt Bottinelli Giovanni von Bezia vom Zug 4 überfahren und tödlich verletzt; er erlag noch am gleichen Tage seinen Verletzungen.

2. Bulfs = unb Rrantentaffen.

a) Bulfstaffe für bie Beamten und Angestellten.

Die versicherungstechnische Bilanz auf ben 31. Dezember 1899, die wir nach gesetzlicher Borschrift berechnen lassen mussen, ist von unsern Experten immer noch nicht abgeliesert worden. Die Hulfskasse zeigt auf den 31. Dezember 1901 einen Vermögensbestand von Fr. 5,719,920. 53, gegenüber dem Bestande vom 1. Januar eine Vermehrung von Fr. 505,625. 80.

Wir laffen bie tabellarischen Übersichten folgen:

übersicht über die Aktivmitglieber ber Sulfskaffe.

| Jahr | Anı Fahress anfang | Eingetreten | Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden | Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieben | Infolge von Invalidität ausgeschieden | Gestorben | Am Fahresende |
|------|--------------------------|-------------|---|--|---|-----------|------------------|
| 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 |
| 1901 | 1592 | 99 | 19 | 3 | 21 | 7 | 1641 |

überficht über bie Unterftütten und Benfionierten.

| an and | Am Fahres= | | währen | nd des | | | | | hrend | des Jo | | | | | III |
|--------|---------------|--------------|-------------|--------------|--|------------------------|------------------------------------|-----------|-------|------------------------------------|--------------------|-----------|-------|-------------|--------------|
| | an | ang | Jal | hres | | u | Interstiitst | e | | Penfionierte | | | | Jahresende | |
| Jahr | Unterfilitee | Penfionierte | Unterfüüßte | Penfionierte | durch Wieders eintritt d. Ers werbsfähigkeit | durch Penfionierung | durch Averfals entfchädigung | Gestorben | Total | durch Averfals entfchädigung | nad) § 12 *) | Gestorben | Lotal | Unterfülgte | 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 |
| 1901 | 23 | 178 | 10 | 27 | | 12 | | _ | 12 | _ | _ | 1 | 1 | 21 | 204 |

^{*)} Bolljährigfeit penfionsberechtigter Rinder.

Finanzielle überficht über bie Sulfstaffe

Einnahmen.

| Jahr | Salbo vom Borjahr | Beiträge der Mitglieder | Beiträge der Gesellschaft | Berschiedene Einnahmen | Total |
|------|----------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------|
| 1891 | 1,176,213.28 | 64,853.45 | 465,367.80 *) | 84,993.50 | 1,791,428.03 |
| 1892 | 1,675,888.17 | 99,261.88**) | 245,122.47 **) | 79,271.51 | 2,099,544.03 |
| 1893 | 2,036,018.38 | 101,676**) | 143,954.76 | 92,898.05 | 2,374,547.19 |
| 1894 | 2,181,671.37 | 100,389.08**) | 151,881.48 | 141,586.38†) | 2,575,528.31 |
| 1895 | 2,491,899.76 | 122,234.28**) | 267,554.27 ***) | 141,962.19†) | 3,023,650.50 |
| 1896 | 2,935,802.22 | 94,288.95 | 346,530.95 ††) | 158,941.72†) | 3,535,563.84 |
| 1897 | 3,443,950.52 | 106,954.54 | 226,114.58 | 152,671.61 | 3,929,691.25 |
| 1898 | 3,833,065.13 | 105,533.42 | 247,457.29 | 164,666.06 | 4,350,721.54 |
| 1899 | 4,243,346.56 | 122,144.27 | 274.258.11 | 177,374.38 | 4,817,123.32 |
| 1900 | 4,694,600.31 | 151,655.39 | 306,810.41 | 205,437.50 | 5,358,503.61 |
| 1901 | 5,214,294.73 | 156,367.22 | 290,607.33 | 222,867.25 | 5,884,136.53 |

*) Inklusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.

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

***) Fnklusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 100,000. —.

†) Zinsen und Kursgewinne.

††) Inklusive außerorbentlicher Beitrag von Fr. 103,881. 69.

Ausgaben.

| | ı | lnterstiitungen | und Benfioner | 1 | Abgangs: | * * · | , | |
|------|--------------------------|--|-----------------------------|------------|----------------------|--------------------------|------------|-------------------|
| Jahr | an lebende Mitglieder | an die Hinters laffenen vers ftorb. Mitgl. | Aversalent= schädigungen | Total | entschädi: gungen | Berschiedene Ausgaben | Total | Salbo- vortrag |
| 1891 | 21,475.18 | 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 | _ | 64,139.78 | 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 |
| 1901 | 63,854.80 | 91,049.55 | _ | 154,904.35 | 6,744.10 | 2,567.55 | 164,216.— | 5,719,920.53 |

*) Rureverlufte.

b) Rrantentaffen für bie Arbeiter ber Gottharbbahn.

Wir verweisen auf bie Rechnungen auf Seite 72-79 biefes Berichtes.

Der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts= und Unterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter haben wir ber wiederkehrenden Rückschäge wegen einen Beitrag von Fr. 3000. — verabreicht (§ 6 ber Statuten). Wir streben eine Erhöhung ber Mitgliederbeiträge an, werden aber für die Zukunft einen mäßigen Beitrag ber Gesellschaft nicht vermeiden können.

Die Rechnung der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättedienst beschäftigten Arbeiter zeigt seit der Statutenrevision vom Jahre 1896 zum ersten mal einen kleinen Rückschlag.

Wir haben ben Bahnarzten und unferm Aufsichtspersonal die Weisung erteilt, die Kranken streng zu überwachen und vor mißbräuchlicher Benützung dieser Wohlsahrtseinrichtungen zu warnen.

c) Fonds für Belohnung hervorragenber Leiftungen zur Berhütung von Ungludsfällen im Betriebsbienfte.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3223. 80 zugeflossen und Fr. 225. — zu Belohnungen entnommen worben. Solche erhielten Angestellte bes Bahnaufsichts= und Maschinenbienstes.

Der Titelbestand wurde im Jahre 1901 von Fr. 85,000. — auf nominell Fr. 90,000. — $3^{1/2}$ % Bundesbahnobligationen erhöht.

F. Bülfsgeschäfte.

1. Bertftättebienft.

Die Bahl ber befinitiven Ungestellten murbe um einen Berkführergehülfen reduziert.

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

Um 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 537 Mann 31. Dezember " " " " 444 "

Die größte Bahl am Monatsende mar 542, die kleinste 444 Mann und gwar:

| Vorarbeiter | | | | 16—16 | Schreiner und Gehülfen | | | • | 31-30 |
|-----------------------------|---|---|---|---------|--------------------------|---|-----|---|----------|
| Monteure | | • | • | 10—9 | Glaser | • | | • | 11 |
| Gruppenchefs | | | | 44 | Maler und Gehülfen . | | • | | 17—14 |
| Schlosser und Gehülfen | | • | | 182—141 | Sattler und Gehülfen . | | • | | 9-8 |
| Dreher und Gehülfen . | | | | 43—35 | Hobler, Bohrer, Fraiser | | | | 16 - 12 |
| Reffelschmiebe und Gehülfen | | | • | 9 - 7 | Handlangermeister . | • | | • | 5—5 |
| Rupferschmiebe und Gehülfen | | | • | 5—5 | Handlanger | | | | 113 - 89 |
| Spengler | | | | 1 - 1 | Nachtwächter und Ablöser | | | • | 4 4 |
| Gießer und Gehülfen . | | | | 5-4 | Heizer | • | • | • | 2-2 |
| Schmiebe und Gehülfen | | | | 15—11 | Lehrlinge | | , • | | 40 - 34 |
| Zuschläger | • | • | • | 13—11 | Magazinarbeiter | | | | 1-1 |

Im gangen gelangten 142 Lokomotiven, 776 Personen- und 2921 Guterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 21 Lokomotiven, 28 Personen= und 41 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 22 Lokomotiven, 29 Personen= und 40 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer biesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Keservesstücke für Lokomotiven und Wagen; Umbau von 3 kombinierten Posts und Gepäckwagen der Serie F Z für die Bergrößerung des Postraumes; Ansertigung von Materialien, wie: Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeitergahl betrug in ben Depotwerkstätten:

am 1. Januar 84 Mann

" 31. Dezember 84

und wechselte bas Sahr hindurch zwischen 80-89 Mann.

Auf die brei Depots verteilt, ergeben sich folgende Bahlen:

| | Erftfelb: | Biasca: | Bellinzona: |
|-------------------------|-----------|---------|-------------|
| Schlosser | 17—26 | 13 | 12—13 |
| Dreher | , 1 . | - | _ |
| Resselschmiebe | 0 - 1 | | |
| Spengler | 1—2 | _ | <u> </u> |
| Schmiebe und Zuschläger | 2 | | |
| Schreiner | 1 | | _ |
| Lehrlinge | 6 - 7 | 3 | _ |
| Dampfmaschinenheizer | 1 | | |
| Handlanger | 9-11 | 3—5 | 8 |

2. Gasanftalt.

| Die Fettgasanstalt in Be | Ainzo | na prob | uzierte | im | Berich | t sja hre | | • | | • | 54,831,610 | m^3 | Gas |
|-----------------------------|-------|---------|---------|----|--------|------------------|---|-------|------|-------|------------|-------|------------|
| Die Vorräte betrugen am | 1. | Januar | 1901 | | | • | • | • | | | 325,000 | " | " |
| | | | | | | | | | | Total | 55,156,610 | m^3 | Gas |
| Hiervon wurden abgegebe | n: | | | | | | | | | | | | |
| an Wagen ber Gottharbbahn | | • | | | | | | 32 | ,054 | ,183 | | | |
| " " frember Verwaltungen | • | | • | | • | • | | 21 | ,809 | ,899 | | | |
| | | | | | | | | | | | 53,864,032 | m^3 | Gas |
| Gasverlust im Jahre 1901 | • | | | • | | • | | • | | | 916,578 | " | " |
| Gasvorrat am 1. Januar 1902 | • | | | | • | • | • | • | • | | 376,000 | " | n |
| | | | | | | ٠ | | Total | wie | oben | 55,156,610 | m³ | Gas |

Der Gaspreis stellte fich im Berichtsjahre:

per produzierten m3 Gas auf Fr. 1. 47

" nutbaren " " " " 1.50

Im Berichtsjahre wurden vergast: 92,855,8 kg Rohmaterialien. Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 59,05 m³ Gas.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

1. Allgemeine Berwaltung.

| | 1901 | 1900 |
|--|----------|----------|
| Sekretariat und Ranzlei ber Direktion (inklusive 2 Übersetzer) . | 15 | 15 |
| Archivariat | 3 | 3 |
| Bureau der Rechnungsrevision | 6 | 6 |
| Buchhaltungsbureau | 6. | 6 |
| Hauptkassa | 7 | 6 |
| Kommerzielles Bureau | 14 | 13 |
| Kommerzielle Agenten | 2 | 2 |
| Betriebskontrolle und statistisches Bureau | 42 | 41 |
| Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau) | 4 | 4 |
| Telegrapheninspektion und Telegraphisten | 3 | 3 |
| Appartpersonal | 8 | 7 |
| Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer . | 8 | . 8 |
| Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) | 21 | 21 |
| Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in ben Magazinen und im | | |
| Lebensmittelmagazin | 25 | 27 |
| Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen | 11 | 11 |
| | 175 | 173 |
| | | |
| 2. Bahnaufsichts: und Unterhaltungsbie | n ft. | |
| Oberingenieur und Centralbureau | 20 | 20 |
| Bahningenieure und beren Bureaur | 15 | 14 |
| Bahnmeister und Aufseher | 24 | 24 |
| Vorarbeiter, Bahnmeister= und Vorarbeiter=Gehülfen | 44 | 44 |
| Streckenmärter | 104 | 104 |
| Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter | 160 | 158 |
| Barrierenwärterinnen | 121 | 120 |
| 00 CY16 0Y CI WI | 7 | 7 |
| Or Valley in Caryan | 567 | 503 |
| arvoetter im Lagiogn | 1062 | 994 |
| | 1002 | 002 |
| 3. Stations, Expeditions und Zugsbie | n st. | |
| Oberbetriebginspektor und Bureau besselben | 14 | 14 |
| Wagenkontrolle | 11 | 11 |
| Betriebsinspettion | 1 | 1 |
| Bahnhofvorstände | 8 | 8 |
| Stationsvorstände | 36 | 36 |
| Soundchefs | 13 | 14 |
| Stationsgehülfen | 73 | 71 |
| Wagenkontrolleure | 24 | 25 |
| | | |
| Übertrag | 180 1237 | 180 1167 |

| | | | | | | 1001 | 1000 |
|------------------------------|------------|----------|----------|-------|-------------|----------|------------------|
| | | . 1 | | | | 1901 | 1900 |
| | | | | | Übertrag | 180 1237 | 180 1167 |
| Ginnehmer | | • | | | | 12 | 12 |
| Gepäckerpebienten . | | | | • | | 7 | 7 |
| Telegraphisten | | | | | | 18 | 18 |
| Ambulante Stellvertreter | | • | | | | 16 | 16 |
| Lagerhausverwalter . | | _ | | | | 1 | 1 |
| Gütererpebienten . | | | | | | 6 | 6 |
| Gütererpeditionsgehülfen | | | | į | | 62 | 62 |
| Güterschaffner | | | • | • | | 22 | 22 |
| Rangiermeister | • | • | • | • | • • • | 12 | 12 |
| Rangiermeister=Gehülfen | • | • | • | • | • | | |
| | | • | • | • | | 5 | 6 |
| Portiers und Hülfsportier | · s | • | • | • | • | 9 | 9 |
| Volontäre | | • | | • | | 26 | 17 |
| Stationswärter . | | • | • | • | | 129 | 129 |
| Maschinenwärter für elekt | rische Bel | euchtung | • | • | | . 1 | 1 |
| Oberzugführer | | • | | | | 2 | 2 |
| Zugführer | | | • | | | 62 | 62 |
| Kondukteure | | • | | | | 107 | 107 |
| Schlafwagendiener . | | | • | | , . | 3 | 3 |
| Bremser | | | | | | 151 | 151 |
| Überseter | | • | • | • | | 2 | 2 |
| Billetbrucker | • , • | • | • | • | | 1 | 1 |
| Gepäckarbeiter | • 1 • | | | • | • | 3 | 3 |
| Lampisten | | • | | , | • • | 13 | 13 |
| Puterinnen | | | • | • | | 3 | 3 |
| Nachtwächter | | • | | • | | 8 | 8 |
| Manövristen (40 befinitiv | | | (aglohn | | | 83 | 83 |
| Güterarbeiter (12 " | " 156 | ,, | ") | | | 168 | 166 |
| Maschinenwärter=Gehülfen | | | • | • | | 4 | 4 |
| | | | | | | 1116 | 1106 |
| | | 223 13 | | | 2 | | |
| | 4. | Mas | ch in e | n b i | en st. | | |
| Maschinenmeister und besse | en Hülfsp | ersonal | (infl. 1 | pro | visorischer | | |
| Zeichner) | | • | | • | | 18 | 18 |
| Vorstände der Maschinend | | | | perso | nal (inkl. | | |
| 1 prov. Bureaugehül | fe und 4 | Auslä | ufer) | • | | 22 | 23 |
| Lokomotivführer . | | • 0 | • | | | 129 | 133 |
| Lokomotivheizer . | | | | | | 134 | 135 |
| Lokomotivheizer provisorisch | • | • | | • | | 48*) | 51*) |
| Putzermeister | | | • | | • | 3 | 3 |
| Lokomotivputer . | • | | • | | | 95 | 94 |
| Lampisten | | • * | • | | | 4 | 4 |
| | | | | | | 453 | $-\frac{1}{461}$ |
| | | | | | Übertrag | 2353 | 227 3 |
| | | | | | | | |

^{*)} Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Beiger find in den Lotomotivputern und Berfftattearbeitern eingerechnet.

| | | | | | | Übertra | 10 | 1901 453 | 2353 | 1900 461 | 2273 | |
|-----------|--|---------------|-------------|----------|----------|--------------|--------|------------------------------|------------|-------------|---------|----------|
| | Wagenaufseher . | * | | | | ······ | ษ | 1 | -000 | 1 | | |
| | Wagenvisiteure . | | • | • | • | • | • | 7 | | 7 | | |
| | Wagenvisiteur-Gehülfer | · (7 nranis | ariith) | • | • | • | • | 23 | | 23 | | |
| | Wagenreiniger, Wagen | | | Maisar | • | • | • | 39 | | 41 | | |
| | Aufseher für die elektr. | | | iyeizei | • | • | • | 1 | | 1 | | |
| | Arbeiter der Akkumula | | | • | • | • | • | 3 | | 3 | | |
| | arvener ver arrumanu | inten-sanélu | ation. | • | • | • | • | . —— | | | | |
| | | | | | | | | | 527 | | 537 | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | w | 5. | Werk | ft ä t t | e n b | i e n st. | | | | | | |
| | | | Centr | alwert | stätte. | | | | | | | |
| | Werkstättenchef und be | sen Bureai | iperfonal | (infl. | 1 Au | släufer) |) . | 12 | | 11 | | |
| | Werkführer (3) und W | Berkführerge | hülfen (4 | .) | | | | 7 | | 8 | | |
| | Vorarbeiter | | | • | | | | 16 | | 13 | | , |
| | Monteure, Gruppenche | fs, Schlosse | er, Dreher | , Spe | ngler, | Gieße | r, | | | | | |
| | Schmiede, Schre | | | | | | | | | | | |
| | Bohrer, Fraiser 1 | | | | | | | 317 | | 327 | | |
| | Handlanger, Nachtwäd | | | | ter (1 | .). | | 107 | | 139 | | |
| | Lehrlinge | | | | | | | 35 | | 37 | | |
| | | Can San | Werkstätt | .a. 5a. | ma | ichinan S | mata | | | | | |
| | Daniel Mar Clare Million En. | | | | win. | i ujiiicii u | cpois. | | | 4 | | |
| | Depotchef=Gehülfen für Vorarbeiter | den Wert | iaitenoien | It | . • | • | • | 1 3 | | 1 3 | | |
| | | · · · | | • | | | | ъ | | Э | | |
| | Schlosser, Dreher, Sch | jiittebe, Spe | engier, S | • | | 20 mil |) = | 52 | | 49 | | |
| | maschinenwärter | | • | • | • | • | • | 22 | | 20 | | |
| | Handlanger (inkl. 1 V | iusiaujer) . | | • | • | • | • | 9 | | 11 | | |
| | Lehrlinge | | • | • | • | • | • | 9 | 504 | | 040 | |
| | | | | | | | | | 581 | | 619 | |
| | ž | | | | | | | | | | | |
| | | | 6. S | a B a ı | ı ft a ! | ١t. | | | | | | |
| | Gasmeister | | | • | • | | | 1 | | 1 | | |
| | Gasmeiftergehülfen . | | | • | | | | 1 | | 1 | | |
| | Gasarbeiter | | | | | | | 5 | . 77 | 4 | c | |
| | | | | | | | | | | | 6 | |
| | | | | | | Tot | al | | 3468 | | 3435 | |
| | | | | | | | | | | | ¥ | |
| | Refapitulation. | | | | | | | | | | | |
| | 1901 | | | | | | | 1900 | | | | |
| Rahl her | Betriebsbeamten 1814, per Bahnkilometer 6,57 | | | | | | | 1815, per Bahnkilometer 6,57 | | | | |
| ~ , | Arbeiter im Taglohn | | | | | | | 1620, " " 5,87 | | | | |
| , J9. Vit | vugivyn | O Y | | | | | | | | | | |
| | | Total | 5468, | per 2 | ougnti | lometer | 14,56 | 54 | ου, p | er wag | ntitome | er 12,44 |