

**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:** 12.01.2026

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

Stellwerksanlagen der Bahnhöfe Erstfeld, Bellinzona und Chiasso und für die elektrische Beleuchtung der beiden ersteren Bahnhöfe soweit gefördert, daß die Vergebung einzelner Arbeiten bereits erfolgen konnte. Es sind das die größeren Ergänzungs- und Neubauten, welche in den nächsten Jahren zur Ausführung kommen.

Das Betriebsmaterial wurde im Berichtsjahre durch

6 Sechskuppler Tenderlokomotiven,

5 vierachsige Personenwagen III. Klasse, und

3 kombinierte Post- und Gepäckwagen

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

Der Stand der 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 den Abschnitt 3, Seite 13 des vorjährigen Geschäftsberichtes, fügen wir hier bei, daß die drei dort genannten pendenden Geschäfte vom Baue der nördlichen Zweiglinien her, nämlich der Bauprojekt mit der Unternehmung des I. Lotes der Luzernerlinie, die Streitsache mit der Arth-Rigi-Bahn über den Anteil an den Bau- und Betriebskosten des Bahnhofes Arth/Goldau und die Abrechnung über die Baukosten des Bahnhofes Luzern, noch immer unerledigt blieben; unsere Zahlungen an die letzteren Baukosten stehen daher auch für das Berichtsjahr noch in der Jahresrechnungs-Bilanz pro 1901 auf dem Konto der unvollendeten Objekte.

### 3. Bau des zweiten Geleises Immensee-Brunnen.

Um die Mitte des 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 erforderliche Land auf dem oberen Teile der Strecke soweit erworben, daß Ende 1901 ein Wettbewerb auf Übernahme der Unterbauarbeiten im III. Lote (Rindelfluhtunnel) eingeleitet und für diejenigen des IV. Lotes vorbereitet werden konnte. Die ganze Strecke wurde in vier Arbeitslote abgeteilt.

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

## II. Bahnbetrieb.

### A. Tarifmaßregeln.

Im Personen- und Gepäckverkehr gelangten im Berichtsjahre 14 Tarife und 34 Tarifnachträge zur Einführung.

Einschließlich der vom Vorjahre her pendenden Fälle kamen 1116 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 180 abgewiesen wurden, während in 936 Fällen den Rückerstattungsge suchen 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 Güter- und Viehverkehr wurden 14 Tarife und 73 Tarifnachträge eingeführt.

Zu den auf 1. Januar 1901 pendent gebliebenen 295 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 2789 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3084 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 2803 erledigt, so daß als unerledigt 281 auf das Jahr 1902 vorgetragen werden.

## B. Fahrpläne und ausgeführte Züge.

### a. Sommerfahrordnung.

Der am 1. Juni in Kraft getretene Sommerfahrplan hat gegenüber dem Sommerfahrplane 1900 folgende Änderungen erfahren:

#### 1. Linie Luzern-Chiasso.

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

Die Ankunft des Lokalzuges 302 in Luzern wurde um 11 Minuten vorgerückt und dieser 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, der im Sommer 1900 die 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.

Änderungen auf dieser Linie sind nicht eingetreten.

#### 3. Linie Bellinzona-Locarno.

Auch diese Linie hat Änderungen nicht zu verzeichnen.

#### 4. Linie Goldau-Zug.

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. Eisenbahndepartement wurden wir veranlaßt, zwischen unserem Lokalizug 302 Erstfeld-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 dem Sommerfahrplan folgende Änderungen auf:

#### 1. Linie Luzern-Chiasso.

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

Infolge der Umwandlung des Lokalzuges 302 Erstfeld-Goldau in den Güterzug mit Personenbeförderung 504 und der daherigen spätern Ankunft dieses Zuges in Goldau ist der Anschlußzug 302 Goldau-Luzern später

gelegt und die Ankunft in Luzern auf 10. 03 vorm. festgesetzt worden. Durch die Späterlegung des Zuges 302 Goldau–Luzern sind keine Korrespondenzen verloren gegangen, da Brünig-Zug 287 und S. C. B. Zug 44 im Winter nicht verkehrten.

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

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

Um der Schweiz. Südostrbahn eine frühere Abfertigung ihres Zuges 166 in Goldau zu gestatten, wurde Zug 303 Luzern–Goldau früher gelegt und dessen Abfahrt 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 der Regierung des Kantons Tessin wurde, um einem schon oft gestellten Begehren der Gemeinde Mendrisio 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 entsprechen, gezwungen sei, ihren Zug 10 Rom–Mailand über Genua später von Rom abzulassen, und daß sie daher ihren an unsern Schnellzug 42 anschließenden Zug 50 Mailand–Chiasso nicht mehr 11. 50 nachm., sondern erst 12. 15 vorm. nach Chiasso bringen könne, ist die Abfahrt des Schnellzuges 42 in Chiasso von 12. 10 vorm. auf 12. 35 vorm. hinausgerückt worden, während die Ankunftszeit in Luzern die bisherige geblieben ist.

## 2. Linie Bellinzona–Luino.

Aus demselben Grund, der Veranlassung zur Späterlegung des Schnellzuges 42 ab Chiasso gegeben hat, mußte die Abfahrtszeit 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 der Regierung des Kantons Tessin sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

a) Zug 53 Airolo–Chiasso wurde, um den Aufenthalt für die von Locarno und Luino kommenden, auf die Linie Bellinzona–Chiasso übergehenden Reisenden in Giubiasco abzukürzen, früher gelegt, in der Weise, daß die Abfahrtszeit in Airolo von 6. 10 vorm. auf 5. 53 vorm., die Abfahrtszeit in Bellinzona von 9. 14 vorm. auf 8. 38 vorm. vorgerückt wurde. Infolge dessen traf 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 Verbindung zwischen Zug 4 Chiasso–Bellinzona und Zug 33 Bellinzona–Locarno in Giubiasco ist die Abfahrtszeit des Zuges 33 in Bellinzona von 10. 35 vorm. auf 10. 52 vorm. hinausgeschoben worden.

c) Die Abfahrtszeit des 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 geben, die Reise nach Locarno früher fortsetzen zu können.

d) Endlich ist die Abfahrtszeit des Zuges 78 Locarno–Bellinzona in Locarno von 2. 00 nachm. auf 1. 31 nachm. vorgerückt und damit eine Verbindung zwischen diesem Zug und Zug 3 Bellinzona–Chiasso in Giubiasco erreicht worden.



#### 4. Linie Goldau-Zug.

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

Es ist ferner in Bezug auf den Fahrplan noch zu erwähnen, daß auch dieses Jahr im Frühling und im Herbst für den Transport der sich massenhaft auf die Nachtschnellzüge anmeldenden italienischen und tessinischen Arbeiter-Extrazüge angeordnet werden mußten.

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

Endlich wird es noch von Interesse sein, zu erfahren, daß laut Verfügung des eidgen. Eisenbahndepartements der Sommerfahrplan 1902 versuchsweise schon am 1. Mai zur Einführung gelangen soll.

### C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1901 (276 Kilometer)				1900 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber		Minder- einnahme gegenüber 1900	
	Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Fr.	Sts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.												
I. Personentransport . .	8006230	52	40.49	38.63	8513062	73	42.28	40.48	—	—	506832	21
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck . . . . .	761532	55	3.85	3.67	761524	65	3.78	3.62	790	—	—	—
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	19771906	08	100		20135291	95	100		—	—	363385	87
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	956023	96		4.61	895904	11		4.26	60119	85	—	—
Totaleinnahmen	20727930	04		100	21031196	06		100	—	—	303266	02

In der Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten; sie betrug demnach wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport haben diejenigen des Vorjahres nicht erreicht. Die Erträgnisse des Personentransportes und des Tiertransportes sind um Fr. 538,417.34 hinter denjenigen 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
„ Zugkilometer . . . . .	„ 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 betrug sie Fr. 1,677,941. —

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

### 1. Personentransport.

Wie wir schon im Berichte des Vorjahres bemerkten, hatte dasselbe infolge der Weltausstellung in Paris und der Festlichkeiten in Rom anläßlich der Jahrhundertwende eine außerordentliche Zunahme aufzuweisen. Wird der mutmaßliche Betrag dieser außerordentlichen Zunahme von der Gesamteinnahme in Abzug gebracht, so ergibt sich für das Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme. 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 Personenkilometer von 138,601,124 auf 127,774,358 zurückgegangen. Die Distanz, die jeder Reisende im Durchschnitt befahren hat, beträgt 48,63 Kilometer gegen 52,57 Kilometer im Vorjahr.

Im Verhältnis der Frequenz der drei Wagenklassen ist keine nennenswerte Änderung zu verzeichnen. Es betrug die Zahl der Reisenden:

		1901	1900
in der	I. Klasse	122,813 = 4,68 %	124,208 = 4,71 %
„ „	II. „	588,083 = 22,38 %	608,357 = 23,07 %
„ „	III. „	1,916,513 = 72,94 %	1,903,779 = 72,22 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

in der	I. Klasse	14,028,110 = 10,98 %	15,068,276 = 10,87 %
„ „	II. „	38,881,940 = 30,43 %	42,731,663 = 30,83 %
„ „	III. „	74,864,308 = 58,59 %	80,801,185 = 58,30 %

Jeder Reisende hat somit durchschnittlich befahren:

		1901	1900
in der	I. Klasse	114,22 Km.	121,31 Km.
„ „	II. „	66,12 „	70,24 „
„ „	III. „	39,06 „	42,44 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugkilometer	61,39	66,70
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,63	4,97

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 8,513,062. 73 auf Fr. 8,006,230. 52 oder um 5,95 % zurückgegangen.

An die Einnahmen haben beigetragen:

		1901	1900
die	I. Klasse	Fr. 1,769,546 = 22,10 %	Fr. 1,881,318 = 22,10 %
"	II. "	" 2,905,457 = 36,29 %	" 3,094,646 = 36,35 %
"	III. "	" 3,331,227 = 41,61 %	" 3,537,099 = 41,55 %

Durchschnittlich hat jede Person als Fahrtare bezahlt:

		1901	1900
in der	I. Klasse	Fr. 14.41	Fr. 15.15
" "	II. "	" 4.94	" 5.09
" "	III. "	" 1.74	" 1.86

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Etz.	6,27	Etz.	6,14.
------	------	------	-------

## 2. Gepäctransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 8612 auf 8670 gestiegen, der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr dagegen 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 oder 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 Vorjahr eine bedeutende Abnahme eingetreten 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 Verkehr von 505,069 Tonnen auf 521,217 Tonnen gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 139,398,917 auf 143,855,792 und die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 142,53 Kilometer auf 146,16 Kilometer gehoben. In der Rangordnung der verschiedenen Warengattungen nach der Größe des Gewichts stehen die Lebens- und Genußmittel mit 367,010 Tonnen = 37,29 % in der ersten Linie, die Metallwaren mit 141,990 Tonnen = 14,43 % in der zweiten Linie und die Baumaterialien mit 128,550 Tonnen = 13,06 % in der dritten Linie. Die vier Haupttarifklassen weisen folgende Transportquantitäten auf:

	1901	1900
Eilgüter . . . . .	50,116 Tonnen = 5,09 %	52,884 Tonnen = 5,41 %
Stückgüter . . . . .	49,465 " = 5,02 %	49,894 " = 5,11 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . . . . .	248,845 " = 25,29 %	261,631 " = 26,74 %
Ausnahmetarifgüter . . . . .	635,838 " = 64,60 %	613,607 " = 62,74 %

Die Hauptverkehre sind mit nachverzeichneten Transportquantitäten beteiligt:

	1901	1900
Schweiz—Italien	68,310 Tonnen	58,396 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpedierte Getreide)	297,926 "	305,493 "
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	224,574 "	191,190 "
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	106,036 "	99,643 "

Diese Ziffern umfassen auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Gütersendungen.

Der Verkehr mit dem Hafenplatz Genua, der im Verkehr mit Italien begriffen ist, beläuft sich auf 208,604 Tonnen, wovon befördert worden sind:

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

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 10,344,957. 31 auf Fr. 10,519,980. 88 oder um Fr. 175,023. 57 = 1,69 % gestiegen. Das durchschnittliche Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7,42 Cts. auf 7,31 Cts. zurückgegangen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1900 wie folgt:

	1901	1900
Pacht- und Mietzinsen . . . . .	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 Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1901 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			1900 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Mehr- ausgabe gegenüber 1900.		Minder- ausgabe	
	Fr.	Et.	%	Fr.	Et.	%	Fr.	Et.	Fr.	Et.
I. Für die Allgemeine Verwaltung . .	578,890	75	4.97	592,509	98	5.20	—	—	13,619	23
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2,138,441	26	18.37	1,985,847	13	17.45	152,594	13	—	—
III. „ den Stations-, Expediti- und Zugsdienst . . . . .	2,750,382	40	23.62	2,656,847	02	23.34	93,535	38	—	—
IV. „ den 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	92	100	11,378,923	15	100	263,261	77	—	—

	1901	1900
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer . . . . .	Fr. 42,181. 83	Fr. 41,227. 98
„ „ „ „ Zugskilometer . . . . .	„ 3.6361	„ 3.5503
„ „ „ „ Ruhkilometer . . . . .	„ 3.0319	„ 2.9583
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . . .	„ 0.1182	„ 0.1162
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer . . . . .	„ 0.0180	„ 0.0179
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	56.17	54.10
„ „ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	58.88	56.51

### I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen 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 der Ausgaben für Reklame.

### II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben betragen laut Betriebsrechnung :

	1901	1900
A. Personalausgaben . . . . .	Fr. 894,187. 50	Fr. 887,218. 28
B. Unterhalt und Erneuerung der 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. Personalausgaben.

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 Tagelohnarbeitern im Jahresdurchschnitt aus; sie wurde durch die außerordentlichen Mehrarbeiten für den Unterhalt der Bahn veranlaßt.

### B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Hierher gehören die Ausgaben für

	1901	1900
1. Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr. 259,626. 04	Fr. 218,648. 44
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise) samt Materialkosten	" 638,781. 83	" 562,150. 36
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke . . .	" 91,400. 31	" 105,258. 16
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	" 92,513. 37	" 81,573. 56
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . . . .	" 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 des Bahnkörpers inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung mußten im Berichtsjahre 1901 um Fr. 40,977. 60 mehr aufgewendet werden als pro 1900 und zwar hauptsächlich: für Konsolidierung der aus lehmigem Material bestehenden Damm- und Einschnittsböschungen auf der Linie Luzern-Jmmensee (zirka Fr. 10,400. —); für Wiederherstellung durch Lawinen zerstörter Verbauungen und Schutzbauten an der Berglehne zwischen Stalvedro und Ambri (zirka Fr. 4430. —); für Unterhalt und Revision der Eisenkonstruktionen der offenen Brücken und Durchlässe, namentlich des Anstrichs derselben (Fr. 14,340. — inkl. Fr. 5754. — Zahlung für im Jahre 1900 ausgeführten Neu-Anstrich); sodann haben außergewöhnlich starke Gewitterregen, welche im Monat Juni im untern Tessintale und am Monte Genere niedergingen, alle Wasserläufe mit Geschiebe gefüllt und an einzelnen Sicherungsbauten großen Schaden angerichtet (Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten über Fr. 30,000. —). Dagegen hat der Unterhalt des Mauerwerks und der Schwellenbettung erheblich weniger gekostet als pro 1900.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Die hierher gehörigen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

	1901	1900
1. Kosten des verwendeten Materials . . . . .	Fr. 497,473. 28	Fr. 361,470. 84
Abzüglich Erlös aus dem ausgewechselten Altmaterial		
Bergütungen der Eisenwerke für schadhafte Garantie-		
schienen etc. . . . .	" 151,353. 79	" 97,837. 86
bleiben für Material netto . . . . .	Fr. 346,119. 49	Fr. 263,632. 98
2. Aufkorde, Löhne und Ausgaben für Reparaturen (Hand-		
werker und Werkstätte) . . . . .	" 292,662. 34	" 298,517. 38
zusammen	Fr. 638,781. 83	Fr. 562,150. 36

Hieraus ist zu entnehmen, daß pro 1901 für den Unterhalt des Oberbaues mehr Material aufgewendet 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 Geschäftsberichtes pro 1900 auch erwähnt haben.

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

Letztere bestanden in der:

1. Auswechslung alter eiserner Querschwellen und Ersatz derselben durch Holzschwellen (Eichenschwellen und impägnierte Buchenschwellen) samt Befestigungsmittel und Schienenverlaschung					
im Ölbertunnel, . . . . .	km	24,239— 24,616		377 m	Geleise
im Stuckettunnel, . . . . .	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 Genere-Tunnel . . . . .	km	162,913—163,380		467 m	"
	km	163,740—164,578		838 m	"
				zusammen	6302 m Geleise
2. Auswechslung der Schienen Type III und Ersatz durch Schienen Type IV <sup>a</sup> samt Befestigungsmittel und Schienenverlaschung					
im Gotthardtunnel . . . . .	km	73,502—76,096	linkes Geleise	2594 m	Geleise
	km	74,126—74,996	rechtes Geleise	870 m	"
	km	75,500—76,003	rechtes Geleise	503 m	"
				zusammen	3967 m Geleise
3. Totalerneuerungen von Geleisen:					
im Pianotondo-Tunnel . . . . .	km	115,704—116,447	rechtes Geleise	743 m	Geleise
im Travitunnel . . . . .	km	117,928—119,080	rechtes Geleise	1152 m	"
alt: Type III auf eisernen Schwellen,					
neu: Type IV <sup>a</sup> auf Eichenschwellen;					
in den Geleisen I und II der Station Cadenazzo . . . . .				840 m	"
im Geleise I der Station Mendrisio . . . . .				360 m	"
				zusammen	3095 m Geleise

Der gesamte Geleiseumbau erstreckt sich daher im Berichtsjahre

auf 6302 m Schwellenauswechslung (1900 : 7795 m)

auf 3967 m Schienenauswechslung (1900 : 4797 m)

auf 3095 m Totalerneuerungen (1900 : 804 m)

im ganzen auf 13,364 m Geleise gegen 13,396 m im Vorjahre; die Mehrkosten sind in der im Berichtsjahre überwiegenden Geleiselänge der Totalerneuerungen begründet, wozu noch der Umbau von 6 ganzen Weichen auf solche mit eisernen Querschwellen gegen 2 Weichen im Vorjahre kommt.

Die Geleiseregulierung umfaßte im Berichtsjahre 381,975 m Hauptgeleise (1900 : 412,418 m) und 17,518 m Ausweich- und Nebengeleise (16,353 m), was bei ersteren 96,7 % (1900 : 104,5 %) der Gesamtlänge und bei letztern 15,0 % (14,6 %) ausmacht. Der Durchschnittspreis für die Hauptgeleise stellt sich auf 30,8 Cts. per Meter Geleise gegenüber 30,4 Cts. pro 1900 und schwankt zwischen 21,6 Cts. und 37,2 Cts.; letzteres Maximum fällt auf den Gotthardtunnel.



Auf Ende 1901 stellte sich der Stand der Geleise mit Bezug auf deren Konstruktion wie folgt:

	1901		1900		1883	
	Geleiselänge in Metern	o/o	Geleiselänge in Metern	o/o	Geleiselänge in Metern	o/o
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 . . . . .	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
" " " " " II . . . . .	199,043	50,4	198,194	50,2	201,989	75,3
" " " " " III . . . . .	5,158	1,3	12,530	3,2	—	—
" " " " " IV . . . . .	170,115	43,0	162,767	41,2	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen . . . . .	—	—	—	—	88,975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen . . . . .	137,508	34,8	129,269	32,7	168,103	62,8
" " " Eisenschwellen . . . . .	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 Rehrunnel 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<sup>a</sup> (ursprünglich 48, infolge weiterer Verstärkung des Fußes um 2 Millimeter jetzt 50 kg Metergewicht) ersetzt. (Siehe Gesch.-Bericht 1888, Seite 32 und ff. und 1890, Seite 45 und ff.) Die mittlere Lebensdauer der Tunnelschiene Type III beträgt nahezu 11 Jahre.

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

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

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

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

#### Ausgaben:

	1901	1900
a) für den laufenden Unterhalt . . . . .	Fr. 75,485. 86	Fr. 81,994. 73
b) für verschiedene Umbauten und Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten gelegentlich der Vergrößerung von Gebäuden . . . . .	" 15,914. 45	" 23,263. 43
zusammen	Fr. 91,400. 31	Fr. 105,258. 16
weniger	Fr. 13,857. 85	

Im laufenden Unterhalt sind als außerordentliche Ausgaben enthalten: das Umdecken einer Hälfte des Holzcementdaches am Lagerschuppen VI in Brunnen (Fr. 3343. 25) und die Reparatur und Sicherung der Kraftwasserleitung der Zentralwerkstätte in Bellinzona wegen eines Röhrenbruches (Fr. 2248. 65).

Der Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern kostete pro 1901 Fr. 5068.75 (pro 1900: Fr. 6412.58).

Der Posten für Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten und für Umbauten an Gebäuden betrifft Ausgaben, welche nach dem Rechnungsgesetz nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen und zwar im besondern:

Neueinteilung der Verkehrs- und Dienstlokale in den Aufnahmsgebäuden Gurtellen und Locarno; Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten bei Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens in Gurtellen, der Gasanstalt in Bellinzona und von 12 Wärterhäusern; Verlegen von Magazinschuppen auf dem Bahnhof Ersfeld wegen Vergrößerung der Geleiseanlage; Errichtung eines Telegraphenbureaus im Aufnahmsgebäude Göschenen, eines Sanitätslokals im Post- und Wohngebäude in Chiasso und andere wenig erhebliche Arbeiten.

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

1901	1900
Fr. 92,513.37	Fr. 81,573.56
mehr „ 10,939.81	

Von den Mehrausgaben entfallen: 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 mehrfach leet geworden war, Fr. 1840. — auf Anschaffung automatischer Signalgeber und Notkaster zur Ausstattung der Glockensignaleinrichtungen und der Rest (Fr. 972.46) auf Mehrkosten des laufenden Unterhaltes der hierhergehörigen Einrichtungen und Anlagen.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

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

Diese Mehrausgaben wurden durch die bald auf der Nord-, bald auf der Südseite des Gotthard überaus schneereichen 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 1,83 m im Vorjahre auf der Nordseite und 4,11 m gegen 2,19 m auf der Südseite. Die meisten Kosten verursacht das Freimachen der Bahnhöfe und Stationen, wo wegen den Weichenanlagen, der Gestänge- und Drahtleitungen der Stellwerks- und Signalanlagen und der Bewegungsmechanismen derselben jenseits sofort eine ausgiebige Beseitigung des Schnees vorgenommen werden muß. Die Ausgaben des Berichtsjahres werden nur von denjenigen pro 1888 mit Fr. 90,278.35 mit den großen Laminengängen bei Wassen und zwischen Robi und Ambri und pro 1895 mit Fr. 137,720.29 mit einem seit Menschengedenken nicht vorgekommenen Schneefall im Kanton Tessin übertroffen. Verkehrsstörungen sind jedoch im Berichtsjahre wegen dieser ungünstigen Schneeverhältnisse keine vorgekommen.

#### C. Sonstige Ausgaben.

1901	1900
Fr. 90,610.80	Fr. 104,140.71
weniger „ 13,529.91	

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

Was die ersten Minderausgaben anbelangt, so ist zu bemerken, daß die Anlage wegen Reparaturen an der 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 Ventilatoren 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 Ventilation, betrieben durch Wasserkraft, regelmäßig und in zufriedenstellender Weise.

Die erwachsenen Mehrausgaben wurden namentlich durch den Unterhalt des Inventars (Werkzeuge und Gerätschaften für den Bahnunterhalt), wozu auch die Revision und Reparatur von 46 dem Bahnunterhaltungsdienst für die Schottertransporte zugeteilten offenen Güterwagen Serie S gehören, verursacht.

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

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 2,750,382.40 Cts. und weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 93,535.38 Cts. auf. Dieser Mehrbetrag fällt ausschließlich auf die Personalausgaben und ist einerseits den regulativmäßigen Besoldungs- und Tagelohnserhöhungen 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. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst.)

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.

Von den Gesamtausgaben entfallen:	1901	1900
auf Personalausgaben . . . . .	Fr. 1,309,406.98	Fr. 1,376,328.32
„ Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . . . .	„ 2,333,447.55	„ 2,100,275.26
„ Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . . . .	„ 1,192,804.95	„ 1,260,246.63
„ sonstige Ausgaben . . . . .	„ 26,372.34	„ 25,770.01
Summa	Fr. 4,862,031.82	Fr. 4,762,620.22

#### A. Personalausgaben.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen folgendermaßen:

	1901	1900
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 41,626.50	Fr. 55,437.12
Minderausgabe	„ 13,810.62	

#### 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure.

##### a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1901	1900
Die Ausgaben betragen	Fr. 64,059.86	Fr. 70,907.23
Minderausgabe	„ 6,847.37	

b) Lokomotivführer und Heizer.

	1901	1900
Verausgabt wurden . . . . .	Fr. 982,748. 43	Fr. 1,034,591. 78
Mindererausgabe . . . . .	" 51,843. 35	

c) Wagenvisiteure und Wagenvisiteurgehilfen.

	1901	1900
Ausgegeben wurden . . . . .	Fr. 74,563. 80	Fr. 71,311. 94 .
Die Mehrausgaben betragen . . . . .	" 3,251. 86	

Dieselben wurden durch die Abgabe von Dienstkleidern an das Visiteurpersonal, sowie durch Gehalts-  
erhöhungen verursacht.

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

	1901	1900
Ausgaben . . . . .	Fr. 146,408. 39	Fr. 144,080. 25
Mehrausgaben . . . . .	" 2,328. 14	

Diese Mehrausgaben sind in der Hauptsache zurückzuführen auf die erhöhten Kosten für den Gemein-  
schaftsbienst in Luino.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial.

a) Für Lokomotiven.

Im Berichtsjahre kamen Saarkohlen, Ruhrkohlen und Ruhrbriquettes zur Verwendung. Briquettes wurden  
für die Lokomotiven der Schnellzüge verwendet.

Der Brennstoffverbrauch (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 Cts.
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 ganzen wurden verausgabt:

	1901	1900
	Fr. 2,175,505. 63	Fr. 1,939,943. 78
Die Mehrausgaben betragen "	235,561. 85	

Dieselben wurden zum Teil durch die Mehrleistung von 13,403,447 Bruttotonnenkilometer veranlaßt, welche eine Mehrausgabe von Fr. 43,685. 29 ergibt. Die weitere Mehrausgabe von Fr. 191,876. 56 ist durch die höheren Kohlenpreise erfolgt; der Durchschnittspreis des Brennmaterials betrug Fr. 28. 59 gegen Fr. 26. 46 pro Tonne im Vorjahre.

b. Für Wagen.

Es wurden verausgabt:	1901	1900
	Fr. 10,400. 33	Fr. 9,744. 26
Die Mehrausgabe "	656. 07	

betragend, ist auf die Mehrleistung der Wagen zurückzuführen.

2. Schmiermaterial.

a) Für Lokomotiven.

An Schmiermaterial für Lokomotiven (Tabelle 18) wurde 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
1901:	401,426.0	"	"	"	"	94,632. 93

oder pro Lokomotivkilometer:

1883:	0.036	kg	im	Kostenbetrage	von	3.13	Cts.
1885:	0.024	"	"	"	"	1.87	"
1895:	0.051	"	"	"	"	1.68	"
1899:	0.083	"	"	"	"	2.27	"
1900:	0.088	"	"	"	"	2.33	"
1901:	0.086	"	"	"	"	2.02	"

Im ganzen wurden verausgabt:	1901	1900
	Fr. 94,632. 93	Fr. 109,612. 72
Mindererausgabe "	14,979. 79	

b) Für Wagen.

Die Ausgabe beträgt:	1901	1900
	Fr. 11,050. 40	Fr. 8,625. 58
Die Mehrausgabe beträgt:	" 2,424. 82	

und entspricht der Mehrleistung der Wagen.

### 3. Beleuchtungsmaterial.

#### a) Für Lokomotiven:

Es wurden ausgegeben:	1901	1900
	Fr. 15,125. 64	Fr. 13,382. 31
Die Mehrausgabe beträgt	„ 1,743. 33	

und ist auf die erhöhten Kosten für den Gemeinschaftsdienst des Bahnhofes Luino zurückzuführen.

#### b) Für Wagen.

Die Ausgabe beträgt:	1901	1900
	Fr. 73,506. 91	Fr. 73,004. 53
Die Mehrausgabe von	„ 502. 38	

ist den Mehrleistungen der Wagen zuzuschreiben.

### 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streufand.

#### a) Für Lokomotiven:

Die Ausgaben betragen:	1901	1900
	Fr. 28,610. 12	Fr. 42,652. 28
Mindererausgabe	„ 14,042. 16	

#### b) Für Wagen:

Die Ausgaben belaufen sich auf	1901	1900
	Fr. 4,106. 23	Fr. 3,356. —
Die Mehrausgaben auf	„ 750. 23	

Dieselben sind ebenfalls auf die Mehrleistung der Wagen zurückzuführen.

### C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

#### 1. Lokomotiven und Tender.

Es wurden verausgabt:	1901	1900
	Fr. 701,763. 39	Fr. 755,222. 44
Mindererausgabe	„ 53,459. 05	

#### 2. Personenwagen.

Die Ausgaben betragen:	1901	1900
	Fr. 263,453. 62	Fr. 267,197. 41
Somit eine Mindererausgabe	„ 3,743. 79	

#### 3. Lastwagen.

Es wurden ausgegeben:	1901	1900
	Fr. 227,587. 94	Fr. 237,826. 78
Die Mindererausgabe beträgt	10,238. 84	

### D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen vier Unterabteilungen betragen:

	1901	1900
	Fr. 26,372. 34	Fr. 25,770. 01
Mehrausgaben	„ 602. 33	

Dieselben sind durch die Vermehrung der Dienstlokalitäten und des Inventars erfolgt.





Konzeptionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die Konzeptionsgebühr hat wie im Vorjahre Fr. 55,200. — betragen. Im Kanton Uri hat die periodische Neueinschätzung der steuerpflichtigen Grundstücke stattgefunden, die trotz unserer Einsprachen und Refurse 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 des 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 Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte;
- „ 22,303. 80 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

## E. Verschiedenes.

### 1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 84 Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	2
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	—
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	81
4. Andere Unfälle:	—
Gesamtzahl der Unfälle	84

Infolge dieser Unfälle wurden

getötet:           verletzt:

1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	2
Bahnbedienstete (1 Postangestellter)	2	74 (1 P)
Drittpersonen	3	—
	5	76
Selbstmorde	2	

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 4. März ist der Kondukteur Scalabrini Olvezio zwischen Laverne und Lugano vom Zug 53 gestürzt und überfahren worden. Der Tod trat sofort ein.

Am 28. März wurde zwischen Laverne und Lugano ein tödlich verletzter unbekannter Mann im Bahngraben aufgefunden, welcher bald darauf starb. Der Verunglückte muß vom Straßenübergang bei km 175,190 auf das Geleise geraten und vom Zug 5 oder 6 erfaßt und überfahren worden sein.

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

Am 30. August wurde der Stationswärter Langenegger Josef in Goldau beim Geleiseüberschreiten von einem Rangierzug überfahren und so verletzt, daß er noch am gleichen Tage starb.

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

## 2. Hilfs- und Krankenkassen.

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

Die versicherungstechnische Bilanz auf den 31. Dezember 1899, die wir nach gesetzlicher Vorschrift berechnen lassen müssen, ist von unsern Experten immer noch nicht abgeliefert worden. Die Hilfskasse 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 lassen die tabellarischen Übersichten folgen:

### Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

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

### Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wieder- eintritt d. Er- werbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Verfalls- entschädigung	Gestorben	Total	durch Verfalls- entschädigung	nach § 12 )	Gestorben	Total		
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204

\*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

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

# Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse

## Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80 *)	84,993.50	1,791,428.03
1892	1,675,888.17	99,261.88 **)	245,122.47 **)	79,271.51	2,099,544.03
1893	2,036,018.38	101,676.— **)	143,954.76	92,898.05	2,374,547.19
1894	2,181,671.37	100,389.08 **)	151,881.48	141,586.38 †)	2,575,528.31
1895	2,491,899.76	122,234.28 **)	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 außerordentlicher Beitrag von Fr. 348,813 zur Deckung des Defizits.

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

\*\*\*) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000.—.

†) Zinsen und Kursgewinne.

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

## Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs- entschädi- gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo- vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinter- lassenen ver- storb. Mitgl.	Ueberlebens- schädigungen	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
1901	63,854.80	91,049.55	—	154,904.35	6,744.10	2,567.55	164,216.—	5,719,920.53

\*) Kursverluste.

## b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Wir verweisen auf die Rechnungen auf Seite 72—79 dieses Berichtes.

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

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

Wir haben den Bahnärzten und unserm Aufsichtspersonal die Weisung erteilt, die Kranken streng zu überwachen und vor mißbräuchlicher Benützung dieser Wohlfahrts Einrichtungen zu warnen.

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3223.80 zugeflossen und Fr. 225. — zu Belohnungen entnommen worden. Solche erhielten Angestellte des Bahnaufsichts- und Maschinendienstes.

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

## F. Hilfsgeschäfte.

### 1. Werkstättebedienst.

Die Zahl der definitiven Angestellten wurde um einen Werkführergehilfen reduziert.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 537 Mann

„ 31. Dezember „ „ „ „ 444 „

Die größte Zahl am Monatsende war 542, die kleinste 444 Mann und zwar:

Vorarbeiter . . . . .	16—16	Schreiner und Gehülfsen . . . . .	31—30
Monteure . . . . .	10—9	Glafer . . . . .	1—1
Gruppenchefs . . . . .	4—4	Maler und Gehülfsen . . . . .	17—14
Schlosser und Gehülfsen . . . . .	182—141	Sattler und Gehülfsen . . . . .	9—8
Dreher und Gehülfsen . . . . .	43—35	Hobler, Bohrer, Fraiser . . . . .	16—12
Kesselschmiede und Gehülfsen . . . . .	9—7	Handlangermeister . . . . .	5—5
Kupferschmiede und Gehülfsen . . . . .	5—5	Handlanger . . . . .	113—89
Spengler . . . . .	1—1	Nachtwächter und Ablöser . . . . .	4—4
Gießer und Gehülfsen . . . . .	5—4	Heizer . . . . .	2—2
Schmiede und Gehülfsen . . . . .	15—11	Behrlinge . . . . .	40—34
Zuschläger . . . . .	13—11	Magazinarbeiter . . . . .	1—1

Im ganzen gelangten 142 Lokomotiven, 776 Personen- und 2921 Güterwagen 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 diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reserve-  
stücke für Lokomotiven und Wagen; Umbau von 3 kombinierten Post- und Gepäckwagen der Serie F<sup>24</sup> für die  
Vergrößerung des Postraumes; Anfertigung von Materialien, wie: Rotgußmutter, Komposition, Dichtungsklinen,  
Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 84 Mann

„ 31. Dezember 84 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 80—89 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Schlosser	17—26	13	12—13
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	0—1	—	—
Spengler	1—2	—	—
Schmiede und Zuschläger	2	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	6—7	3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	9—11	3—5	8

## 2. Gasanstalt.

Die Fettgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre . . . . . 54,831,610 m<sup>3</sup> Gas

Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1901 . . . . . 325,000 „ „

Total 55,156,610 m<sup>3</sup> Gas

Hievon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn . . . . . 32,054,133

„ „ fremder Verwaltungen . . . . . 21,809,899

53,864,032 m<sup>3</sup> Gas

Gasverlust im Jahre 1901 . . . . . 916,578 „ „

Gasvorrat am 1. Januar 1902 . . . . . 376,000 „ „

Total wie oben 55,156,610 m<sup>3</sup> Gas

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m<sup>3</sup> Gas auf Fr. 1. 47

„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

Im Berichtsjahre wurden vergast: 92,855,8 kg Rohmaterialien.

Es ergaben 100 kg Rohmaterialien 59,05 m<sup>3</sup> Gas.

## G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

### 1. Allgemeine Verwaltung.

	1901	1900
Sekretariat und Kanzlei der 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
Abwartpersonal . . . . .	8	7
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) . . . . .	21	21
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin . . . . .	25	27
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen . .	11	11
	175	173

### 2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau . . . . .	20	20
Bahningenieure und deren Bureau . . . . .	15	14
Bahnmeister und Aufseher . . . . .	24	24
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen . . .	44	44
Streckenwärter . . . . .	104	104
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter . . . . .	160	158
Barrierenwärterinnen . . . . .	121	120
Verschiedene Angestellte . . . . .	7	7
Arbeiter im Taglohn . . . . .	567	503
	1062	994

### 3. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben . . . . .	14	14
Wagenkontrolle . . . . .	11	11
Betriebsinspektion . . . . .	1	1
Bahnhofsvorstände . . . . .	8	8
Stationsvorstände . . . . .	36	36
Souschef . . . . .	13	14
Stationsgehülfen . . . . .	73	71
Wagenkontrolleure . . . . .	24	25
Übertrag	180 1237	180 1167



	<u>1901</u>	<u>1900</u>
Übertrag	180 1237	180 1167
Einnehmer . . . . .	12	12
Gepäckexpedienten . . . . .	7	7
Telegraphisten . . . . .	18	18
Ambulante Stellvertreter . . . . .	16	16
Lagerhausverwalter . . . . .	1	1
Güterexpedienten . . . . .	6	6
Güterexpeditionsgehülfen . . . . .	62	62
Gütergeschäftner . . . . .	22	22
Rangiermeister . . . . .	12	12
Rangiermeister-Gehülfen . . . . .	5	6
Portiers und Hilfsportiers . . . . .	9	9
Volontäre . . . . .	26	17
Stationswärter . . . . .	129	129
Maschinenwärter für elektrische Beleuchtung . . . . .	1	1
Oberzugführer . . . . .	2	2
Zugführer . . . . .	62	62
Kondukteure . . . . .	107	107
Schlafwagendiener . . . . .	3	3
Bremsen . . . . .	151	151
Übersetzer . . . . .	2	2
Billetdrucker . . . . .	1	1
Gepäckarbeiter . . . . .	3	3
Lampisten . . . . .	13	13
Puherinnen . . . . .	3	3
Nachtwächter . . . . .	8	8
Manövranten (40 definitive und 43 mit Taglohn) . . . . .	83	83
Güterarbeiter (12 " " 156 " " ) . . . . .	168	166
Maschinenwärter-Gehülfen . . . . .	4	4
	1116	1106

#### 4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hilfspersonal (inkl. 1 provisorischer Zeichner) . . . . .	18	18
Vorstände der Maschinendepots und deren Hilfspersonal (inkl. 1 prov. Bureaugehülfe und 4 Ausläufer) . . . . .	22	23
Lokomotivführer . . . . .	129	133
Lokomotivheizer . . . . .	134	135
Lokomotivheizer provisorisch . . . . .	48*)	51*)
Puhermeister . . . . .	3	3
Lokomotivpuher . . . . .	95	94
Lampisten . . . . .	4	4
	453	461
Übertrag	2353	2273

\*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivpuhern und Werkstattarbeitern eingerechnet.

	1901	1900
Übertrag	453 2353	461 2273
Wagenauffseher . . . . .	1	1
Wagenvisiteure . . . . .	7	7
Wagenvisiteur-Gehülfe (7 provisorisch) . . . . .	23	23
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer . . . . .	39	41
Auffseher für die elektr. Zugbeleuchtung . . . . .	1	1
Arbeiter der Akkumulatoren-Station . . . . .	3	3
	527	537

### 5. Werkstätten dienst.

#### Centralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer) . . . . .	12	11
Werkführer (3) und Werkführergehülfe (4) . . . . .	7	8
Vorarbeiter . . . . .	16	13
Monteure, Gruppenchefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser und Dampfmaschinenheizer . . . . .	317	327
Handlanger, Nachtwächter (4) und Magazin Arbeiter (1) . . . . .	107	139
Lehrlinge . . . . .	35	37

#### In den Werkstätten der Maschinendepots.

Depotchef-Gehülfe für den Werkstätten dienst . . . . .	1	1
Vorarbeiter . . . . .	3	3
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter . . . . .	52	49
Handlanger (inkl. 1 Ausläufer) . . . . .	22	20
Lehrlinge . . . . .	9	11
	581	619

### 6. Gasanstalt.

Gasmeister . . . . .	1	1
Gasmeistergehülfe . . . . .	1	1
Gasarbeiter . . . . .	5	4
	7	6
Total	3468	3435

### Rekapitulation.

	1901	1900
Zahl der Betriebsbeamten . . . . .	1814, per Bahnkilometer 6,57	1815, per Bahnkilometer 6,57
Zahl der Arbeiter im Taglohn . . . . .	1654, " " 5,99	1620, " " 5,87
Total	3468, per Bahnkilometer 12,56	3435, per Bahnkilometer 12,44