Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 30 (1901)

Anhang: Beilagen

Autor: [s.n.]

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: 20.11.2025

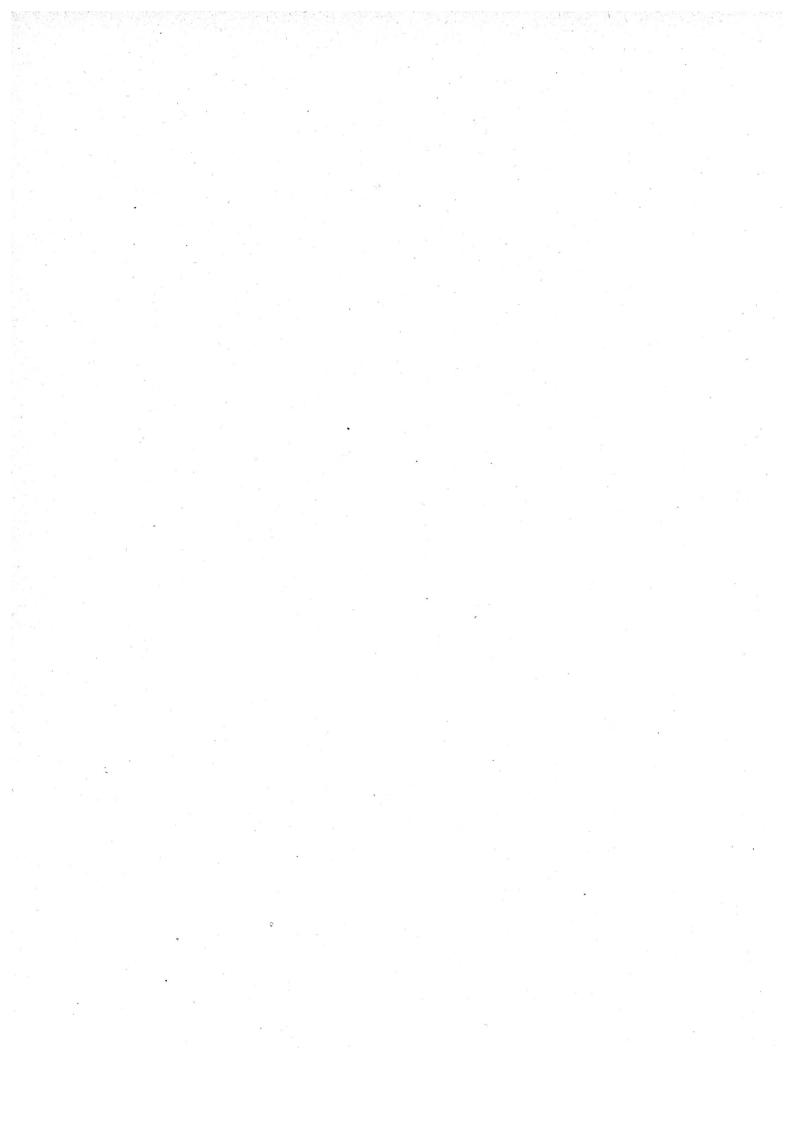
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Beilagen.

Urteil des schweiz. Bundesgerichts in Sachen Gotthardbahn contra Bundesrat betr. Festsetzung der Grundsätze für Berechnung des Reinertrages 2c.

Statistische Cabellen.

Graphische Darstellung der Betriebsergebnisse.



Urteil

des

Schweizerischen Bundesgerichtes

vom 25. Juni 1901

in Sachen

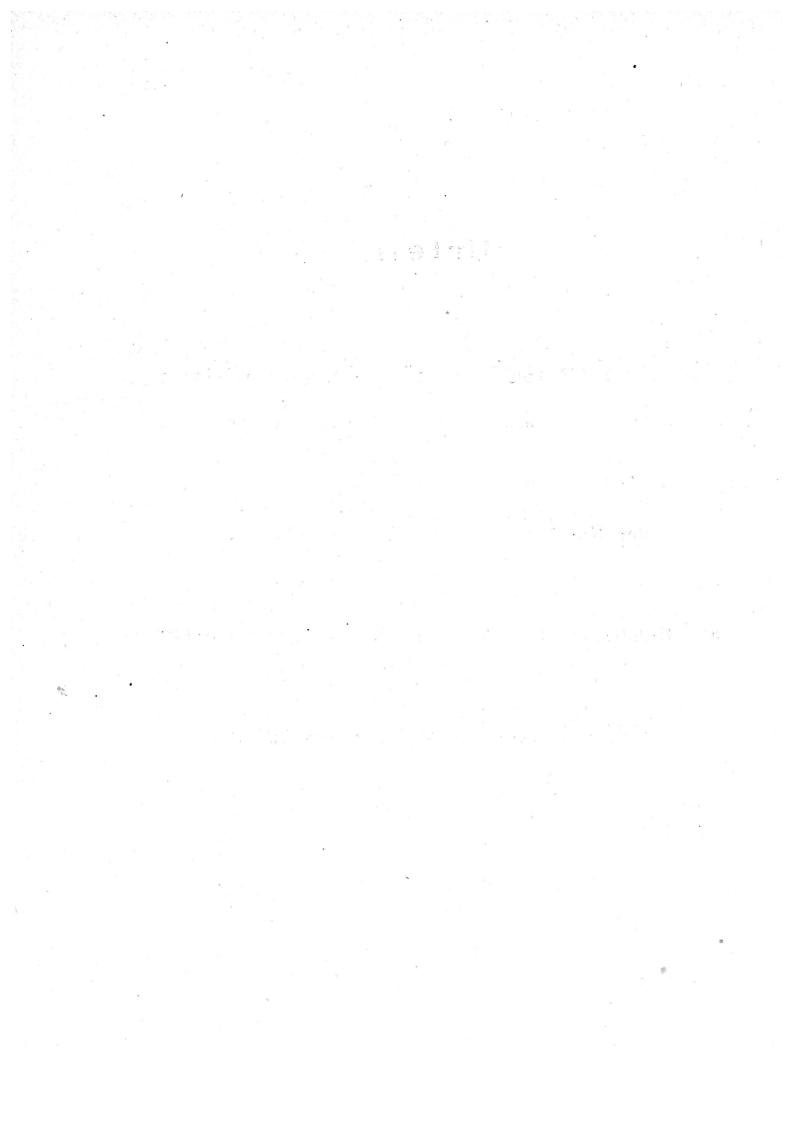
der Gotthardbahngesellschaft in Luzern

gegen

den Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft

betreffend

Festsetzung der Grundsätze für Berechnung des Reinertrages etc.



Schweizerisches Bundesgericht.

Sitzung vom 25. Juni 1901.

Anwesend die Herren Bundesrichter Winkler, Präsident, Bläsi, Stamm, Hans Weber, Clausen, Rott, Lienhard, Leo Weber, Perrier, Favez und Jäger.

In Sachen

der Gotthardbahngesellschaft in Luzern, vertreten durch Advokat Dr. Temme in Basel, Rekurrentin,

gegen

den Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch Advokat Dr. P. Scherer in Basel, Rekursbeklagten,

betreffend

Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn,

haben sich aus den Akten folgende Tatsachen ergeben:

A. Durch Beschluss vom 16. Dezember 1897 hat der Bundesrat, in Anwendung von Art. 20, Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen für die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn folgende Grundsätze als maßgebend erklärt:

I.

Anlagekapital.

- «Das Anlagekapital im Sinne der Konzession umfasst:
- 1. Die gemäß gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bezw. Anschaffungskosten für:
 - a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues;
 - b) Oberbau;
 - c) Rollmaterial;
 - d) Mobiliar und Gerätschaften, und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Die Baurechnung darf nur mit den Ausgaben belastet werden, deren Verrechnung zu Lasten des Baukontos durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, Art. 4 bis und mit 9, vorbehältlich des Art. 24, Abs. 3, ausdrücklich gestattet ist, und es sind alle Beträge aus der Baurechnung zu entfernen, deren Verrechnung auf Baukonto durch die genannten gesetzlichen Bestimmungen untersagt ist.

2. Die Materialvorräte.

Bezüglich der letztern ist vorzubehalten, daß sie bei der Übergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmäßige Betriebsführung ausreichenden Maße vorhanden sein müssen, andernfalls der Fehlbetrag gegenüber der Bahngesellschaft, falls sie nach dem Reinertrag zurückgekauft wird, von der Rückkaufssumme in Abzug gebracht wird.

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören alle übrigen in der Bilanz der Bahngesellschaft aufgeführten Aktivposten, als: noch nicht einbezahlte Anleihen, Emissionsverluste auf den Aktien, zu amortisierende Verwendungen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschließlich der Materialvorräte (Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben, verfügbare, nicht zu Bahnanlagen verwendete Liegenschaften).

II.

Erneuerungsfonds.

Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes maßgebend. Für Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage wird eine besondere Schlußnahme vorbehalten.

III.

Reinertrag.

Von den in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft enthaltenen Einnahmen- und Ausgabenposten sind für den konzessionsgemässen Reinertrag nur maßgebend die Betriebsein-

nahmen und die Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetriebe, dem Transportgeschäfte im Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben; dagegen fallen außer Betracht die Rechnungsposten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen.

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, daß der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuß durch zehn dividiert wird.

Für den konzessionsgemäßen Reinertrag fallen in Betracht:

a. Betriebseinnahmen.

- 1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der auf den gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee erzielten Betriebseinnahmen;
- 2. die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse;
- 3. die Betriebssubventionen für besondere Zwecke;
- 4. sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

b. Betriebsausgaben.

- Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der die gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz;
- 2. die Einlagen in den Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen;
- 3. die Abzüge für den Ertrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufsobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;
- 4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Konto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mußten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Straßen, Brücken und dergleichen;
- 5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal, sowie Leistungen für das Lebens-

mitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen;

6. Ertragsanteil der Subventionen.

Dagegen fallen für den konzessionsgemäßen Reinertrag nicht in Betracht:

a. Einnahmen.

- 1. Der Saldo des Vorjahres vor Beginn der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode:
- 2. der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Inbegriff von Zinsen auf den Betriebseinnahmen;
- 3. Kursgewinne und Provisionen;
- 4. Bauzinse;
- 5. Zuschüsse aus Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds;
- 6. Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds;
- 7. Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke;
- 8. sonstige die Finanzrechnung betreffenden Einnahmen.

b. Ausgaben.

- 1. Verzinsung der schwebenden Schulden;
- 2. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
- 3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen;
- 4. Einlagen in Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds:
- 5. Einlagen in Amortisations- und Baufonds;
- 6. Tilgung alter Verluste, bei denen der Entstehungsgrund der Abschreibung vor die zehnjährige für den Rückkauf maßgebende Periode zurückfällt;
- 7. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche die Finanzrechnung betreffen, insbesondere außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizites; Minderwertung verfügbarer Mittel;
- 8. Aktiendividende;
- 9. Saldovortrag auf neue Rechnung.

IV.

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

a) Von der entweder auf Grund des Anlagekapitals oder auf Grund des Reinertrages ermitttelten Rückkaufssumme sind in Abzug zu bringen:

- 1. Der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäß den Grundsätzen des neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufsobjekte);
- 2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte (Abzug für materiellen Minderwert dieser Objekte);
- 3. der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf Betriebsrechnung oder auf Amortisationskonto zu buchende Anteil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wie: Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlagen von Doppelgeleisen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w.
- b) Für den Fall des Rückkaufes der Bahn auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen:
 - 4. Der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a, Ziff. 3, erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, daß die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäß litt. a, Ziff. 1, 2 und 3, berechneten Betrag.

Dabei ist verstanden, daß der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Anteil solcher Baukosten zu Lasten des Bundes fällt.»

B. Gegen diesen Beschluß hat die Gotthardbahngesellschaft gemäß Art. 20, Abs. 3 des Rechnungsgesetzes von 1896 den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen, und die Anträge gestellt, es seien, unter Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 16. Dezember 1897 für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn folgende Grundsätze als maßgebend zu erklären:

I.

Reinertrag.

« Als die 10jährige Periode, deren durchschnittlicher Reinertrag für den Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 maßgebend ist, hat der Zeitraum vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 zu gelten.

A.

Für den konzessionsmäßigen Reinertrag der einzelnen Jahre fallen in Betracht:

a. Einnahmen.

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft; ausgenommen sind:

- a) Die auf den gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Einnahmen der Stammlinie Immensee-Südgrenze (Chiasso-Pino-Locarno) qualifizieren;
- b) die Einnahmen aus den am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern-Immensee und Goldau-Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden;
- c) die Einnahmen von verfügbaren Liegenschaften.
- 2. Die Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, beziehungsweise für den letzten Zeitabschnitt der 10jährigen Periode bis 30. April 1904.
- 3. Kursgewinne, welche auf Betriebseinnahmen oder Betriebsausgaben erzielt worden sind.
- 4. Betriebssubventionen für besondere Zwecke.
- 5. Sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen, mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung gelangen,
- 6. eventuell, nämlich für den Fall, daß die Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau nicht nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden, ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Linien Luzern-Immensee

b. Ausgaben.

- 1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft; ausgenommen sind:
 - a) die die gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sie sich als Ausgaben der Stammlinie Immensee-Südgrenze (Chiasso-Pino-Locarno) qualifizieren;
 - b) die Betriebsausgaben der am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern-Immensee und Goldau-Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden;
 - c) die Ausgaben betreffend die verfügbaren Liegenschaften;

und Zug-Goldau erst seit dem 1. Juni 1897 in Betrieb sind.

- d) die Gratifikationen an Beamte und Angestellte, die freiwilligen Geschenke und Unterstützungen, die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen.
- 2. Kursverluste auf Betriebseinnahmen oder Betriebsausgaben.
- 3. Abschreibungen auf Bauobjekten, die während der 10jährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode untergegangen sind, sei es, daß die betreffenden Beträge per Gewinn- und Verlustrechnung abgeschrieben oder dem Konto zu amortisierende Verwendungen belastet worden sind.

- 4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, als: außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind, Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle, sofern die betreffenden Unfälle während der zehnjährigen Periode sich ereignet haben; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.
- 5. Der Ertragsanteil der Subventionen, jedoch nur, wenn und soweit nach den Reinerträgnissen, wie sie definitiv (bundesgerichtlich oder durch Verständigung) als für den Rückkauf in Betracht kommend festgestellt werden, ein Ertragsanteil an die Subventionen auszurichten war.
- 6. Die Verzinsung der konsolidierten Anleihen, unter Abzug allfälliger Bauzinse und des Zinsbetrages, der auf das in den verfügbaren Liegenschaften verwendete Kapital entfällt.

Hiebei ist verstanden, daß dagegen die konsolidierten Anleihen, abzüglich eines Betrages, der dem auf die verfügbaren Liegenschaften verwendeten Kapitale gleichkommt, vom Käufer übernommen werden, ohne daß dafür ein Abzug an der Entschädigungssumme gemacht wird. Ferner ist verstanden, daß bei dieser Art der Reinertragsberechnung unter «Anlagekapital» gemäß dem Hauptantrag unter II das Aktienkapital zu verstehen ist.

Nicht in Betracht fallen sämtliche unter a und b nicht erwähnten Einnahmen- oder Ausgabenposten, namentlich Einlagen in Spezialfonds und Entnahmen aus denselben, Verwendungen zur Kapitalamortisation, zur Tilgung früherer Verluste und zur Erfüllung früher eingegangener Verpflichtungen, außerordentliche Zuschüsse an die Hülfskasse zur Deckung eines allfälligen vor der maßgebenden zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizites.

B.

Der durchschnittliche Reinertrag der maßgebenden 10 Jahre ist, wenn das Anlagekapital in dieser Periode unverändert geblieben ist, so zu berechnen, daß die Erträgnisse der zehn Jahre zusammengezählt und die hieraus sich ergebende Summe durch 10 dividiert wird. Hat sich dagegen das Anlagekapital während der zehnjährigen Periode erhöht oder vermindert, so ist zunächst auf Grund des jeweiligen Anlagekapitals der prozentuale Reinertrag der einzelnen Jahre und hieraus der durchschnittliche prozentuale Reinertrag zu ermitteln und dieser Prozentsatz mit dem am Ende der zehnjährigen Periode vorhandenen Anlagekapital zu multiplizieren.

II.

Anlagekapital.

Unter dem Anlagekapital im Sinne der Konzessionen ist das jeweilige Aktienkapital zu verstehen.

Hierbei ist die Annahme unseres Antrages unter I, b, 6 vorausgesetzt.

Eventuell, d. h. für den Fall, daß der Reinertrag ohne Abzug der Anleihenszinse zu ermitteln ist, wird beantragt:

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfaßt:

- 1. Die sämtlichen Kosten, welche für die Erstellung bezw. Anschaffung
 - a) der Bahnanlagen und festen Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues,
 - b) des Oberbaues,
 - c) des Rollmaterials,
 - d) des Mobiliars und der Gerätschaften, und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte, aufgewendet worden sind, mit Einschluß der Bauzinse und Kursverluste, welche während der Bauperiode entstanden sind.
- 2. den Wert der Materialvorräte.

Der Vorbehalt des Bundesratsbeschlusses bezüglich der Höhe derselben ist als überflüssig zu streichen. Sollte er aufrecht erhalten werden, so wird dazu folgender Zusatz beantragt:

« Ist dagegen bei der Übergabe an den Bund der Bestand der Materialvorräte größer als eine regelmäßige Betriebsführung erfordert, so ist für den Mehrbetrag vom Bunde entsprechende Vergütung zu leisten. »

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören: noch nicht einbezahlte Anleihen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschließlich der Materialvorräte, verfügbare Liegenschaften, zu amortisierende Verwendungen mit Ausnahme der während der Bauperiode entstandenen.

III.

Erneuerungsfonds.

Es wird beantragt, die unter II des Bundesratsbeschlusses enthaltenen Bestimmungen zu streichen und dagegen zu erkennen:

«Die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages nicht maßgebend.»

IV.

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

Es wird Streichung des ganzen Abschnittes IV beantragt, weil dem Bundesrate die Kompetenz fehlt, über diese Abzüge im Sinne von Art. 20, Abs. 3 des Rechnungsgesetzes eine Entscheidung zu treffen.

Eventuell werden die hier vom Bundesrate aufgestellten Grundsätze materiell gänzlich bestritten, und es wird dagegen beantragt, zu erkennen:

- a) Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn sich die Anlagekosten erhöhen oder vermindern, so ist der Betrag einer Erhöhung der Entschädigungssumme beizufügen, der Betrag einer Verminderung dagegen davon in Abrechnung zu bringen.
- b) An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche in der erwähnten Zwischenperiode ausgeführt werden, hat die Bahngesellschaft insoweit beizutragen, als ihr durch die Baute Unterhaltungs- und Erneuerungskosten erspart werden oder sonstige Vorteile erwachsen.
- c) Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung, welche über das dermalige Bedürfnis hinausgehen, in Betracht zu ziehen.

V.

Hinsichtlich der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau verlangt die Gotthardbahn in erster Linie, daß dieselben aus dem übrigen Rückkaufsobjekte ausgeschieden werden, und, falls deren 25-facher Reinertrag geringer sein sollte, für dieselben die Erstellungskosten zu vergüten seien,

eventuell, daß ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Erträgnisse dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, vergütet werde.

Die Gotthardbahn ist der Ansicht, daß diese beiden Anträge erst in dem ordentlichen zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung stattfindenden Verfahren nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes von 1896 zur Behandlung zu kommen haben.

Für den Fall indessen, daß das Tit. Bundesgericht finden sollte, diese Anträge seien schon in dem jetzigen Verfahren zu behandeln, werden sie für dieses gestellt.»

- C. Der Schweizerische Bundesrat beantragt in seiner Antwort gegenüber dem Rechtsbegehren der Rekurrentin:
 - «1. Es sei der Beschluss des schweizerischen Bundesrates vom 16. Dezember 1897 betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn vorbehältlich der folgenden drei Änderungen, im übrigen seinem ganzen Umfange nach zu bestätigen:
 - a) In Abschnitt III, Reinertrag, litt. a, Betriebseinnahmen, sei Ziffer 1 wie folgt zu redigieren:
 - Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der auf den gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Einnahmen der Stammlinie Immensee-Südgrenze qualifizieren.

- b) In Abschnitt III, Reinertrag, litt. b, Betriebsausgaben, soll Ziffer 1 folgende Fassung erhalten:
 - «Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der die gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sich diese Ausgaben als solche der Stammlinie Immensee-Südgrenze qualifizieren.»
- c) In Abschnitt III, b, sei Ziffer 5 wie folgt zu redigieren:
 - « Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Haftpflichtentschädigungen, welche für die in der zehnjährigen Rechnungsperiode eintretenden Unfälle zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle zu leisten sind; Gratifikationen etc. »
- 2. Es seien die Begehren der Gotthardbahn, soweit sie sich mit dem nach Maßgabe von Ziffer 1 modifizierten Bundesratsbeschlusse in Widerspruch befinden, als unbegründet abzuweisen.
- 3. Die Kosten des Verfahrens seien der Rekurrentin zu überbinden.
- 4. Eventuell, wenn wider Erwarten die vom Bundesrate aufgestellten Grundsätze in der einen oder andern Richtung nicht bestätigt werden sollten, so sei im Sinne der für diesen Fall in den nachfolgenden Ausführungen enthaltenen Eventualanträge zu erkennen.
- **D.** In ihrer Replik hält die Rekurrentin an den von ihr formulierten Rechtsbegehren in allen Teilen fest, mit der einzigen Modifikation, daß sie zu II, Anlagekapital, ihren Antrag: «unter dem Anlagekapital im Sinne der Konzessionen ist das jeweilige Aktienkapital zu verstehen» beifügt: «zuzüglich der aus Reingewinnen zurückgelegten Gelder, die für die Erstellung der Bahn oder die Beschaffung des Materials verwendet worden sind.» Ebenso hält der Rekursbeklagte in der Duplik an den in der Antwort gestellten Anträgen und Begehren in allen Teilen fest.
- **E.** Nachdem das Bundesgericht sodann über die Rekurse der schweizerischen Centralbahn und der schweizerischen Nordostbahn gegen die Bundesbeschlüsse betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals dieser Bahnen durch seine Urteile vom 18./21. Januar und vom 18./19. Juli 1899 entschieden hatte, veranlaßte der Instruktionsrichter die Parteien, sich darüber zu erklären, ob und in wie weit sie ihre ursprünglich gestellten Rechtsbegehren aufrecht erhalten, oder als durch diese Urteile erledigt betrachten. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen

führten dahin, dass die Parteien sich in Bezug auf die Anträge der Rekursschrift in folgender Weise geeinigt haben:

I.

Reinertrag.

Als die zehnjährige Periode, deren durchschnittlicher Reinertrag für den Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 maßgebend ist, hat der Zeitraum vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 zu gelten (Antwort Seite 8).

A.

Für den konzessionsmässigen Reinertrag der einzelnen Jahre fallen in Betracht:

a. Einnahmen.

- 1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft; ausgenommen sind:
 - a. die auf den gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Einnahmen der Stammlinie Immensee-Südgrenze (Chiasso-Pino-Locarno) qualifizieren;
 - b. die Einnahmen aus den am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern-Immensee und Goldau-Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden,
 - c. die Einnahmen für entbehrliche Liegenschaften.
- 2. Die Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, bezw. für den letzten Zeitabschnitt der zehnjährigen Periode bis 30. April 1904, unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung der Betriebsrechnung gemacht haben sollte.
- 3. Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen oder Ausgaben ergeben haben.
- 4. Betriebssubventionen für besondere Zwecke.
- 5. Sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung gelangen.
- 6. Eventuell, nämlich für den Fall, daß die Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau nicht nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden: ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau erst seit dem 1. Juni 1897 in Betrieb sind (vide Antwort Seite 20 ad 6).

b. Ausgaben.

- 1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft: ausgenommen sind:
 - a) die die gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee betreffenden

- Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sie sich als Ausgaben der Stammlinie Immensee-Südgrenze (Chiasso-Pino-Locarno) qualifizieren;
- b) die Betriebsausgaben der am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern-Immensee und Goldau-Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden;
- c) die Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften; sind entbehrliche Liegenschaften zu Betriebszwecken benutzt worden, so ist hierfür ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufzunehmen, sofern dies nicht bereits geschehen ist;
- d) (über den unter dieser Ziffer gestellten Rekursantrag hat eine Einigung der Parteien nicht stattgefunden);
- e) die Unkosten für neue Anleihen, wie auch allgemein die Unkosten, welche den Dienst der Anleihen betreffen, z. B. Publikationen betreffend Verlosung und Zinszahlung, Umtausch von Couponsbogen u. a., sowie ein entsprechender Teil der Kosten der (unter «Allgemeine Verwaltung» rubrizierten) Finanzverwaltung, soweit letztere durch den Dienst der Anleihen für Auszahlung der Zinsen, Kontrolle der eingelösten Coupons u. a. in Anspruch genommen wird; ebenso die analogen Kosten, welche das Aktienkapital betreffen.
- 2. Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben.
- 3. Verluste, welche abgeschrieben, bezw. dem Konto zu amortisierender Verwendungen belastet werden müssen, sofern die Verluste während der zehnjährigen, für den Rückkauf maßgebenden Periode eingetreten sind, insbesonders für: technische Vorstudien, insoweit sie nicht zum Anlagekapital gehören, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, die einen Bestandteil der konzessionsmäßigen Rückkaufsobjekte bilden, und deren Beseitigung nicht eine Folge des Baues neuer Bahnlinien ist, Beiträge zum Unterhalte von Straßen, Brücken u. dergl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen.
- 4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen als: außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind, Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle, sofern die betreffenden Unfälle während der zehnjährigen Periode sich ereignet haben (in der Meinung, daß auch diejenigen Haftpflichtentschädigungen, welche erst nach Schluß der zehnjährigen Periode zur Ausgleichung gelangen, aber Unfälle betreffen, die sich während dieser Periode ereignet haben, für die Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages beizuziehen sind), Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.
- 5. Die Parteien haben sich am Rechtstag dahin geeinigt, daß über den unter dieser Ziffer gestellten Rekursantrag im gegenwärtigen Verfahren nicht entschieden werde.
 - 6. Die Gotthardbahn hat das unter dieser Ziffer gestellte Begehren zurückgezogen.

Ferner läßt die Gotthardbahn ihr auf Seite 3 des Rekurses gestelltes und mit den Worten: «Nicht in Betracht fallen sämtliche unter a, und b. etc.» beginnendes Begehren fallen und acceptiert die Fassung des Bundesratsbeschlusses vom 16. Dezember 1897 betreffend die

für den konzessionsmäßigen Reinertrag nicht in Betracht fallenden Posten einschließlich a. Einnahmen 5 und b. Ausgaben 4, mit den aus dem Urteile betreffend die Nordostbahn, Seite 41 unter III, sich ergebenden Änderungen.

B

Die Gotthardbahn zieht gemäß dem Urteil des Bundesgerichtes in Sachen der Centralbahn gegen den Bundesrat ihr Begehren bezüglich der Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages der maßgebenden 10 Jahre zurück.

II.

Anlagekapital.

Die Parteien sind darin einig, daß dermalen auf den Rekurs, soweit er das Anlagekapital betrifft, nicht eingetreten werde, in der Meinung, daß der Gotthardbahngesellschaft das Recht gewahrt bleibe, ihre gegen den hierauf bezüglichen Teil des bundesrätlichen Entscheides gestellten Rekursbegehren von neuem anzumelden, sobald derselbe für sie praktische Bedeutung erlangen sollte.

III.

Erneuerungsfonds.

Der Bundesrat erklärt sich mit dem unter diesen Titel gestellten Begehren einverstanden, in dem Sinne, daß die vom Bundesgericht im Prozesse der Centralbahn bezüglich des Erneuerungsfonds aufgestellten Grundsätze maßgebend sein sollen, womit die Gotthardbahn einverstanden ist.

IV.

Abzüge von den Rückkaufsentschädigungen.

Die Parteien gehen einig, daß im gegenwärtigen Verfahren auf die Abzüge von den Rückkaufsentschädigungen nicht eingetreten werde.

V.

Über die unter Abschnitt V gestellten Rekursbegehren bezüglich der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau war eine Verständigung nicht zu erzielen.

- F. Die Parteien gehen darin einig, daß hiernach für das gegenwärtige Verfahren nur noch in Betracht fallen;
 - 1. Das in der Rekursschrift auf Seite 2 unter A, b. Ausgaben 1, d enthaltene Begehren, dahin gehend, daß bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages von den

Ausgaben auszunehmen seien: die Gratifikationen an Beamte und Angestellte, die freiwilligen Geschenke und Unterstützungen, die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen.

2. Das auf Seite 5 der Rekursschrift unter V enthaltene Begehren, dahingehend:

daß die Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau aus dem übrigen Rückkaufsobjekte ausgeschieden werden, und, falls deren 25 facher Reinertrag geringer sein sollte, für dieselben die Erstellungskosten zu vergüten seien, eventuell, daß ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Erträgnisse dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, vergütet, und die zehnjährige Rechnungsperiode bis zum 1. Juni 1907 ausgedehnt werde.

Dieses letztere eventuelle Begehren ist sodann von der Rekurrentin im Laufe des Prozesses in folgender Weise präzisiert worden:

- a) Es sei ihr ein Betrag zu genügender Ausgleichung dafür zu vergüten, daß die Erträgnisse dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufliessen.
- b) Es sei mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr dieser Linien sich für die zehnjährige Periode noch gar nicht habe entwickeln können, zu den effektiven Erträgnissen derselben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und
- c) Es seien diese majorisierten Erträgnisse auch für die 3 Jahre und 1 Monat vom 1. Mai 1894 bis 1. Juni 1897 einzustellen.

Eventuell, für den Fall der Ablehnung der Begehren a-c:

Es sollen bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages die Reinerträgnisse zu Grunde gelegt werden, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden.

Die vorstehenden, die beiden Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau betreffenden Begehren sollen indessen nach Antrag der Gotthardbahn erst im ordentlichen, zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes stattfindenden Verfahren behandelt werden.

Die Anträge des Bundes lauten dagegen:

a) nach Seite 28 der Duplik:

Das Gesamtergebnis der 7 ¹¹/₁₂ (recte 6 ¹¹/₁₂) Jahre solle mit 7 ¹¹/₁₂ (recte 6 ¹¹/₁₂) dividiert, der Quotient mit 25 multipliziert und zu dem Ergebnis des übrigen Bahnteiles geschlagen werden.

b) nach der Eingabe des Eisenbahndepartementes vom 5. März 1901:

Die konzessionsmäßige Reinertragsrechnung der beiden nördlichen Zufahrtslinien sei in der Weise zu ergänzen, daß der in der Periode vom 1. Juni 1897 bis 30. April 1904 erzielte Reinertrag dieser Linien im Jahresdurchschnitt den Reinertragsrechnungen für die Periode vom 1. Mai 1894 bis 31. Mai 1897 pro rata ergänzend beigefügt wird. Alle weitergehenden Ansprüche seien als unbegründet abzuweisen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

- 1. Nach der Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Centralbahn gegen den Bund ist für die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung maßgebend der Reinertrag aus dem bestimmungsgemäßen Betrieb der Objekte, welche der Bund nach den Konzessionen mittelst des Rückkaufes an sich zieht, und es muß daher von dem gesamten Geschäftskreise der Bahngesellschaft zur Feststellung der konzessionsmäßigen Reinertragsrechnung alles dasjenige ausgeschieden werden, was nicht zum Betriebe der Rückkaufsobjekte, d. h. zur Ausübung des Transportgewerbes mit den dem Rückkauf unterliegenden Bahnlinien samt Zubehörden gehört. Die Gotthardbahn behauptet nun, daß es sich bei den in ihren Jahresrechnungen unter den Betriebsausgaben aufgeführten Gratifikationen an Beamte und Angestellte, den freiwilligen Geschenken und Unterstützungen, den Ausgaben für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen um Leistungen handle, die nicht in den Anforderungen des Transportgewerbes ihren Grund haben, sondern in reiner Freiwilligkeit der Gesellschaft im Interesse der körperlichen und geistigen Wohlfahrt ihres Personals und daß sie deshalb nicht in die zur Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen seien.
- a) In Bezug auf die *Gratifikationen* an Beamte und Angestellte macht die Rekurrentin insbesondere geltend:

Am 20. Dezember 1889 habe ihre Direktion zum erstenmal die Verfügung getroffen, daß « mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer . . . » dem gesamten definitiv mit Jahresbesoldung angestellten Personal, welches nicht schon anderweitig mit Gratifikationen bedacht wurde, für das Jahr 1889 solche gewährt werden sollten. Nach den verschiedenen Dienstabteilungen und nach der Höhe der festen Besoldungen seien Gratifikationen bis auf Fr. 120. - verabfolgt worden. Die Ausgabe für 1889 habe rund Fr. 58,000. - betragen. Von dieser Zeit an sei jedes Jahr im Monat Dezember durch besondere Schlußnahme der Direktion verfügt worden, ob und in welchem Umfange diese Gratifikationen zu bezahlen seien; seit dem Jahre 1893 seien die ursprünglichen Gratifikationsbeträge um 25% erhöht worden. In den letzten Jahren sei der so verausgabte Betrag auf Fr. 100,000. - per Jahr und höher gestiegen. Unrichtig sei die vom Bundesrat vertretene Auffassung, als ob die von ihr verteilten Gratifikationen lediglich Aufbesserungen für höhere Leistungen oder für die Ungleichheit in den Betriebs- oder Lebensverhältnissen andern Bahnen gegenüber seien. Soweit solche Aufbesserungen nötig seien, müssen sie auf dem gewöhnlichen Besoldungswege ausgerichtet werden. Gerade aus dem angeführten Grunde seien auch die Gratifikationen nicht nur an einzelne Beamte oder an einzelne Kategorien verabfolgt worden, sondern an alle definitiv Angestellten. Weder die Gehaltsordnungen der Gotthardbahn, noch ihre sämtlichen Dienstverträge enthalten ein Wort von einer Neujahrsgratifikation. Auch die Thatsache, daß nach der Lohnbewegung und Lohnerhöhung vom Jahre 1896 die Gratifikationen weiter entrichtet worden seien, beweise, daß sie nicht zur Aufbesserung ungenügender Besoldungen dienen. Frägt es sich, ob dem Rekursbegehren in Beziehung auf die in Rede stehenden Gratifikationen Folge zu geben sei, so fällt in Betracht:

Wie den Anbringen der Rekurrentin zu entnehmen ist, handelt es sich hierbei um Leistungen an das in ihrem Transportgeschäft angestellte Personal, und zwar nicht um bloß gelegentliche Geschenke, die etwa auf besonderer, mit dem Transportgeschäft in keiner Beziehung stehende Veranlassung hin gegeben worden wären, sondern um Zuwendungen, deren sich das Personal seit längerer Zeit Jahr für Jahr erfreut, und deren Ausrichtung die Direktion der Gotthardbahn eingeführt hat «mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer » Es sind also Ausgaben, die die Gotthardbahn teils zur Anerkennung der vom Betriebspersonal geleisteten Dienste, teils zur Aufmunterung des Dienstpersonals, und zwar seit 1889 zu diesem Zwecke ständig gemacht hat. Danach läßt sich der enge Zusammenhang dieser Ausgaben mit dem Interesse des Transportgewerbes nicht verkennen. Wenn auch die Gotthardbahn sich gegenüber dem Dienstpersonal zu diesen Zuwendungen nicht vertraglich verpflichtet, die Angestellten also kein Recht auf deren Ausrichtung haben, und in dieser Beziehung allerdings ein Unterschied zu den eigentlichen Besoldungen besteht, so kommen sie doch in ihrem Effekte nach den Besoldungen nahe, liegt ihnen doch die gleiche Zweckbestimmung zu Grunde, und müssen sie daher unter die Betriebsausgaben eingereiht werden. Sie bilden ihrer Natur und Zweckbestimmung nach eine Ergänzung der gewöhnlichen Besoldungen und sind deshalb in die zu der Ermittlung des konzessionsmässigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich dabei um eine notwendige oder freiwillige Ergänzung der vertragsmäßig festgesetzten Besoldungen handelt. Denn für die Ermittlung des 25 fachen Reinertrages der maßgebenden 10 Jahre kommt es nicht darauf an, wieviel die Bahngesellschaft innerhalb dieses Zeitraumes notwendig habe ausgeben müssen, um das Transportgewerbe zu betreiben, sondern entscheidend ist nach Wortlaut und Sinn der Konzessionen schlechthin, was während dieser Zeit zu dem Zwecke thatsächlich aufgewendet worden ist.

b) Erwägungen gleicher Art müssen dazu führen, das Rekursbegehren der Gotthardbahn auch hinsichtlich der Ausgaben für *Privatschulen* abzuweisen. Laut ihren Angaben in der Replik unterhält die Gotthardbahn seit Jahren Primarschulen in Chiasso, Bellinzona und Biasca und Sekundarschulen in Bellinzona und Erstfeld mit 6 Lehrern, unterstützt die sogenannte Schweizerschule in Luino und zahlt regelmäßige Beiträge an die Vereinigungen junger Kaufleute für Bildungszwecke, wenn und soweit ihre jungen Angestellten ihnen angehören. Sie hat zwei einfache Schulhäuser in Bellinzona und Erstfeld gebaut, die zirka Fr. 90,000. — gekostet haben, auf dem Liegenschaftenkonto stehen und besteuert werden. Diese Schulen sind für die Kinder der Beamten errichtet und stehen ihnen unentgeltlich zur Verfügung, im Kanton Tessin im besondern den deutschsprechenden Kindern. Die Gesellschaft besoldet die Lehrer und sorgt für die Schulräume und das Schulinventar und läßt durch Schulräte und

einen Inspektor die Verwaltung und Aufsicht führen. Die Rekurrentin betont auch hier, daß es sich ganz und gar um eine freiwillige Fürsorge der Bahngesellschaft handle, die sie an und für sich den Gemeinden und Kantonen, oder auch privaten Vereinigungen hätte überlassen können. Nun ist nicht zu bestreiten, daß die hier in Rede stehenden Wohlfahrtseinrichtungen nicht in einem notwendigen Zusammenhang mit dem Betriebe des Transportgewerbes, auch nicht mit dem Betriebe der Gotthardbahn speziell stehen, die Rekurrentin also in diesem Sinne ihre Fürsorge für Schulunterricht mit Recht als eine freiwillige Leistung bezeichnet. Es kann auch nicht gesagt werden, daß jegliche Wohlfahrtseinrichtungen, die eine Bahngesellschaft im Interesse ihrer Beamten und Angestellten trifft, schon um deswillen, weil sie für dieses ihr Personal getroffen werden, als zum Betriebe des Transportgewerbes gehörige Einrichtungen und die daherigen Ausgaben deshalb als Betriebsausgaben zu betrachten seien. Auf der andern Seite darf aber doch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Gotthardbahn bei der Gründung ihrer verschiedenen Schulen nicht ausschließlich blos das Interesse ihres Personals, sondern daneben auch ihr eigenes Interesse im Auge gehabt hat. So wird im Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn für das Jahr 1892 zu den Ausgaben für die deutschen Privatschulen der Bahn im Tessin u. a. bemerkt: «Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebes zeigte es sich, daß sich in einigen Hauptstationen der südlichen Linien eine größere Anzahl deutschsprechender Angestellten mit ihren Familien befanden und daß sich für die Kinder dieser Angestellten das Bedürfnis nach deutscher Schulbildung geltend machte. Wir glaubten nicht blos im Interesse der Beamten und Angestellten, sondern im eigenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, wenn wir solche schulfreundliche Bestrebungen unterstützten.» Im Anschlusse hieran wird gesagt, daß die Lehrer der Schulen in Bellinzona und Chiasso von der Bahnverwaltung gewählt und wie andere Beamte (d. h. Bahnbeamte) betrachtet werden, und es wird sodann beigefügt: «Aber auch im Kanton Uri müssen besondere Einrichtungen getroffen werden, namentlich in Erstfeld. Wir dürfen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürfnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können anderseits nicht mit dem Begehren an die urnerischen Behörden gelangen, daß sie ihr Schulwesen dem Bedürfnisse unserer Angestellten anpasse, die doch nur einen kleinen Bruchteil der Bevölkerung bilden. » Ohne Frage ist das eigene Interesse der Bahn an den Privatschulen, von denen hier gesprochen wird, auf einen Zusammenhang zurückzuführen, in welchem diese Anstalten mit der Förderung ihres Transportgewerbes stehen. Der Betrieb der Bahn bringt es mit sich, daß viele ihrer Angestellten notwendig an verschiedenen Orten ihrer Linie niedergelassen sein müssen, und wenn die Bahnverwaltung von sich aus dafür sorgt, daß trotz den hiebei obwaltenden verschiedenartigen lokalen und namentlich sprachlichen Verhältnissen den individuellen Bedürfnissen und Ansprüchen ihrer Angestellten in Beziehung auf den Schulunterricht ihrer Kinder Rechnung getragen werde, so verbessert sie eben in nicht unerheblichem Maße die Anstellungsverhältnisse für ihr Betriebspersonal und fördert dadurch mittelbar eigene, und zwar mit dem Betriebswesen verbundene Interessen. Zwischen den in Rede stehenden Ausgaben der Bahn und ihrem Transportgewerbe

besteht demnach in der That ein innerer Zusammenhang, der die Einbeziehung dieser Ausgaben in die für die Feststellung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz rechtfertigt.

c) Das Lebensmitteldepot in Bellinzona betreffend, bringt die Rekurrentin an: Es handle sich hier um Lebensmittel, besonders Spezereiwaren, die die Gesellschaft en gros einkaufe und an die Angestellten auf der ganzen Linie zu Selbstkostenpreisen und unter unentgeltlicher Zuführung an deren Wohnort abgebe. Die Rekurrentin beanspruche, daß ihre daherigen Barauslagen, wesentlich bestehend in den Gehalten und Löhnen des Personals im Lebensmitteldepot (über 15,000 Fr.), die in die Ausgaben der Betriebsrechnung eingestellt seien, von dieser in Abzug kommen. Aus dem Verzeichnisse der Waren gehe vor allem hervor, daß es sich nicht um diejenigen Lebensmittel handle, die eine Familie täglich für ihren Unterhalt braucht. Die besten Kunden des Magazins finden sich auch nicht etwa auf den Bergstrecken, sondern im Thale, in Lugano und Bellinzona und anderswo, an Orten, wo man alle Waren des Magazins auch sonst kaufen könnte.

Die hier beschriebene Einrichtung der Gotthardbahn stellt sich, wie die von ihr errichteten Schulen, als eine für ihre Beamten und Angestellten bestimmte Wohlfahrtseinrichtung dar, und, wie überhaupt allgemein gesagt werden kann, daß solche Einrichtungen, die ein Geschäftsherr zur Wohlfahrt seiner Arbeiter trifft, auch in seinem eigenen Interesse liegen, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß das Bestehen der fraglichen Anstalt mittelbar auch wieder der Bahngesellschaft selbst zu gut kommt. Allein ein innerer Zusammenhang speziell mit dem Betriebe des Transportgewerbes ist doch hier kaum vorhanden, und es ist denn auch mit Rücksicht hierauf die zwischen dem Kanton Tessin und der Gotthardbahn streitig gewordene Frage, ob das Lebensmittelmagazin Daro auf Grund der Tessinerkonzession für die Gotthardbahn steuerpflichtig sei, von dem hierfür bestellten Schiedsgericht durch Urteil vom 22. Mai 1896 bejahend entschieden worden. Daß etwa die fragliche Einrichtung speziell wegen der besondern Betriebsverhältnisse der Gotthardbahn geboten gewesen oder von der Gotthardbahn wesentlich auch im eigenen Interesse, um auf vorteilhafte Weise ihre Anstellungsverhältnisse günstiger zu gestalten, getroffen worden sei, ist nicht ersichtlich. Unter diesen Umständen erscheint es als gerechtfertigt, dem Rekursantrag der Gotthardbahn hinsichtlich der hier in Rede stehenden Leistungen Folge zu geben.

d) Über die Natur der freiwilligen Geschenke und Unterstützungen fehlen alle nähern Angaben. Sollte die Rekurrentin darunter Geschenke und Unterstützungen an Beamte und Angestellte verstehen, die gemacht werden, um den Diensteifer derselben zu fördern, so würden sie gleich zu behandeln sein wie die Gratifikationen. Anders dagegen, wenn sie erfolgten lediglich aus Gründen der Wohlthätigkeit oder zur Förderung von Wissenschaft und Kunst. In diesem letztern Falle gehören die diesbezüglichen Ausgaben nicht zu den Betriebsausgaben und sind daher bei Feststellung des Reinertrages nicht in dieselben einzubeziehen. Das hier in Rede stehende Rechtsbegehren der Gotthardbahn ist daher in der Fassung zuzu-

sprechen: Von den bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages in Betracht kommenden Ausgaben sind auszuschliessen die Ausgaben an freiwilligen Geschenken und Unterstützungen zu Zwecken, die dem Eisenbahntransportwesen fremd sind.

2. Was die Rekursbegehren betreffend die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung für die neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau anbelangt, so kann vorerst dem von der Gotthardbahn gestellten Antrag, die Behandlung dieser Begehren dem ordentlichen, zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes stattfindenden Verfahren vorzubehalten, keine Folge gegeben werden. Es handelt sich bei diesen Rekursbegehren um grundsätzliche Fragen, und nachdem diese einmal im Rekurse der richterlichen Entscheidung unterstellt worden sind, so müssen sie auch in dem hierfür durch das Rechnungsgesetz (Art. 20) vorgezeichneten Verfahren zur Festsetzung der Grundsätze über die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und Anlagekapitals behandelt und erledigt werden.

Ihre materiellen Anträge begründet die Rekurrentin damit, daß sie sagt:

Die Voraussetzung des ersten Rückkaufstermines vom 1. Mai 1909 sei gewesen, daß das gesamte Netz der Gotthardbahn bis dahin annähernd 30 nutzbare Jahre gehabt haben sollte, und daß folgeweise bis zum Beginn der für die Bestimmung des Rückkaufpreises maßgebenden zehnjährigen Periode, 1. Mai 1894, das gesamte Netz schon annähernd 15 Jahre im Betriebe gestanden sei. Auf diese Weise sollte der Verkehr Zeit haben, sich bis zum Beginn der zehnjährigen Periode genügend zu entwickeln, und die Bahngesellschaft in der Lage sein, während einer angemessenen Dauer die Erträgnisse nicht nur des sich erst entwickelnden, sondern auch des schon entwickelten Verkehrs zu genießen. Die obige Voraussetzung (schon bei den übrigen Linien nicht ganz erfüllt) sei für die Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau völlig dahingefallen. Auf Verlangen Deutschlands sei im Staatsvertrage vom 12. März 1878 der Bau dieser Linien verschoben worden, und es habe deren Betriebseröffnung erst am 1. Juni 1897, also 3 Jahre und 1 Monat nach Beginn der zehnjährigen Periode stattgefunden, was zur Folge habe,

- a. daß diese Linien überhaupt nur mit 6 Jahren und 11 Monaten in die für den Rückkauf maßgebende zehnjährige Periode fallen;
- b. daß deren Erträgnisse während dieser Jahre nur das Ergebnis eines eben erst begonnenen und in keiner Weise entwickelten Verkehrs seien, und
- c. daß die Erträgnisse dieser Linien nur während 11 Jahren und 11 Monaten, statt, wie diejenigen der andern Linien, während 27—28 Jahren der Gesellschaft zufliessen, sodaß diese zwar während der 12 Jahre die Zinsenlast der großen Erstellungskosten dieser Linien zu tragen habe, sie aber abtreten müsse, bevor die Erträgnisse derselben aus dem neuen Lokalverkehr, den sie bringen, und aus der für den schweizerischen und internationalen Verkehr in Betracht fallenden Abkürzung der Linie nach Zürich und der Ostschweiz sich genügend entwickelt haben.

Der Ungerechtigkeit, welche nach den genannten drei Richtungen hierin für die Gesellschaft liege, könne nur dadurch begegnet werden, daß die beiden Linien aus dem übrigen Rückkaufsobjekt ausgeschieden, und für sie, falls deren 25facher Reinertrag geringer sein sollte, die Erstellungskosten vergütet werden, einschließlich desjenigen Teiles der Aufwendungen für die Bahnhofbauten bezw. Erweiterungen Luzern, Goldau und Immensee, welcher mit dem Bau und der Einführung dieser Linien zusammenhange. Sollte dies nicht belieben, so wäre in drei Richtungen eine Vergütung für diese Linien zu gewähren: a) dafür, daß die Gesellschaft deren Erträgnisse nur während nicht ganz 12 Jahren und auch während dieser Zeit nur auf Grund eines noch nicht entwickelten Verkehrs beziehe; b) wäre mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr dieser Linien sich für die zehnjährige Periode noch gar nicht habe entwickeln können, zu den effektiven Erträgnissen derselben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und c) wären die so majorisierten Erträgnisse auch für die 3 Jahre und 1 Monat vom 1. Mai 1894 bis 1. Juni 1897 einzustellen. Für den Fall, daß auch diese Begehren abgelehnt werden sollten, sei zu erkennen, es sollen bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages die Reinerträgnisse zu Grunde gelegt werden, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden.

Zu dem Antrag, die beiden in Frage stehenden nördlichen Zufahrtslinien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte auszuscheiden, und falls deren 25 facher Reinertrag geringer als die Erstellungskosten sein sollte, für diese Linien die letztern zu vergüten, ist nun zu bemerken, daß nach den Konzessionen das ganze Netz der Gotthardbahn ein einheitliches und unteilbares Rückkaufsobjekt bildet, und daß der Rückkaufspreis für das Ganze nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln ist. Denn die Konzessionen bestimmen allgemein und ohne jeden Vorbehalt bezüglich einzelner Linien, daß im Falle des Rückkaufes in 30, 45 und 60 Jahren der 25 fache Wert des durchschnittlichen von der Gesellschaft bezogenen Reinertrages derjenigen 10 Jahre zu bezahlen sei, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, jedenfalls aber der Betrag des über die Subventionen hinaus verwendeten Anlagekapitals. Es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung für die beiden genannten Zufahrtslinien die gleichen Grundsätze maßgebend sein müssen, wie für die übrigen Bestandteile des gesamten Netzes, und daß daher, wenn für den Rückkauf des gesamten Rückkaufsobjektes die Reinertragsrechnung maßgebend ist, diese Berechnung auch für jene Zufahrtslinien gelten muß. Der Antrag auf Ausscheidung der genannten Linien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte kann somit, als mit dem klaren Sinne der Konzessionen in Widerspruch stehend, nicht gutgeheissen werden. Wenn sodann die Gotthardbahn eventuell eine Vergütung zur Ausgleichung dafür verlangt, daß die Erträgnisse der beiden nördlichen Zufahrtslinien ihr nicht während der vollen, bei Festsetzung des erstmaligen Rückkaufstermins vorgesehenen 30 (bezw. 28) Jahre, sondern blos während nicht ganz 12 Jahren zufließen, so stellt sich dieses Begehren als eine Schadenersatzforderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme dieser Linien durch den Bund dar. Nun hat das Bundesgericht im gegenwärtigen Verfahren, nach Art. 20, Abs. 3, des Bundesgesetzes

über das Rechnungswesen vom 27. März 1896 nur über Streitigkeiten zu entscheiden, die sich auf die Feststellung des Reinertrages und des Anlagekapitals beziehen. Die von der Gotthardbahn gestellte Forderung berührt aber weder den Reinertrag noch das Anlagekapital irgendwie; denn mag über dieselbe so oder anders entschieden werden, so hat dies auf Reinertrag oder Anlagekapital absolut keinen Einfluß. Es ist deshalb auf das gestellte Eventualbegehren nicht einzutreten.

Was nun hinsichtlich der fraglichen Linien die Berechnung des 25 fachen durchschnittlichen Reinertrages der der Rückkaufsankündigung vorausgehenden 10 Jahre anbelangt, so kann unmöglich dem Antrage der Rekurrentin beigetreten werden, wonach bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages diejenigen Reinerträgnisse zu Grunde zu legen wären, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden. Denn die Konzessionen bezeichnen klar und bestimmt als zeitliche Basis der Reinertragsrechnung das Dezennium, welches dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangeht, und was diesen letztern Zeitpunkt anbelangt, so ist er in den Konzessionen nicht etwa so bemessen, daß er nach einer gewissen Dauer, in welcher die Rückkaufsobjekte bereits in Betrieb gestanden haben, eintreten sollte, sondern zum voraus kalendermäßig fest bestimmt durch die Vorschrift, daß der Bund berechtigt sei, die in den Konzessionen erwähnten Eisenbahnen mit Ablauf der 30, 45, 60, 75, 90 und 99 Jahre vom 1. Mai 1879 an gerechnet an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat. Daraus folgt einerseits, daß die konzessionsmäßige Berechnungszeit bei dem Rückkauf auf 1. Mai 1909 unbedingt am 1. Mai 1894 beginnt und am 30. April 1904 endigt, und es daher schlechterdings nicht angeht, diese Periode auf ein späteres Datum hinauszurücken. Anderseits ergibt sich aus dieser Art der Fixierung der maßgebenden Dekade, daß es nicht die Meinung der Konzessionen sein konnte, es sei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung unter allen Umständen nur ein solcher Reinertrag zu Grunde zu legen, der resultiere, wenn die betreffenden Linien bereits eine längere Zeit in Betrieb gestanden haben; nach dem klaren Wortlaut der Konzessionen kann für die Reinertragsrechnung vielmehr kein anderer Ertrag maßgebend sein, als derjenige, der sich während der genannten, bestimmt vorgezeichneten Periode effektiv ergeben hat, bezw. ergeben haben würde, wenn die betreffenden Linien während der ganzen Dauer dieser Periode in Betrieb gewesen wären. Es geht deshalb auch nicht an, der Gotthardbahn irgend ein Supplement dafür zu gewähren, daß die fraglichen Zufahrtslinien wegen ihrer spätern Betriebseröffnung sich während der maßgebenden Periode noch nicht genügend entwickelt haben. Dagegen setzt allerdings die vollständige Ermittlung des konzessionsgemäßen Reinertrages voraus, daß das Bahnnetz der betreffenden Gesellschaft während der ganzen zehnjährigen Periode den gleichen Umfang gehabt habe. Wo dies, wie bei den hier in Rede stehenden Zufahrtslinien, nicht der Fall ist, kann die Lücke nicht anders ausgefüllt werden, als daß eine schätzungsweise Ermittlung des Reinertrages der in einzelnen Jahren fehlenden Linien vorgenommen wird. (In diesem Sinne hat sich auch bereits die Botschaft des Bundesrates betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. Mai 1897, Seite 145, ausgesprochen.) Die für den Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnnetzes ist demnach rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich thatsächlich gestaltet hätte, wenn die beiden nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 in Betrieb gewesen wären.

Demnach hat das Bundesgericht erkannt:

- 1. Von den hiervor verurkundeten Vereinbarungen der Parteien wird am Protokoll Vormerk genommen.
- 2. Von den bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages in Betracht kommenden Ausgaben sind auszuschließen die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona, sowie die Ausgaben an freiwilligen Geschenken und Unterstützungen zu Zwecken, die dem Eisenbahntransportwesen fremd sind. Im übrigen wird das unter I, A, b (Ausgaben) Ziff. 1, litt. d gestellte Rekursbegehren abgewiesen.
- 3. In Bezug auf die Rekursbegehren hinsichtlich der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau wird erkannt:
 - a. Das Verschiebungsbegehren der Gotthardbahngesellschaft wird abgewiesen;
 - b. auf das Begehren der Gotthardbahn, es sei ihr eventuell ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür zu vergüten, daß die Erträgnisse dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, wird nicht eingetreten;
 - c. die für den Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnnetzes ist rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich thatsächlich gestaltet hätte, wenn die Linien Luzern-Immensee und Zug-Goldau während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 in Betrieb gewesen wären;
 - d. alle weitergehenden Ansprüche sind als unbegründet abgewiesen.
- 4. Es werden keine Gerichtskosten berechnet.
- 5. Dieses Urteil ist beiden Parteien schriftlich und gegen Empfangschein mitzuteilen. LAUSANNE, den 25. Juni 1901.

Im Namen des schweiz Bundesgerichtes,

Der Präsident:

(gez.) Winkler.

Der Gerichtsschreiber:

(gez.) Honegger.

L. S.

Zusatz zu Seite 15, erster Satz.

Auszug aus dem Urteil des Bundesgerichts in Sachen Nordostbahn contra Bundesrat betreffend Rückkauf (Seite 41, III).

"III. Der Inhalt des Bundesratsbeschlusses betreffend die für den konzessionsgemäßen Reinertrag nicht "in Betracht fallenden Einnahmen und Ausgaben wird dahin abgeändert, daß Ziffer 2 der Einnahmen folgende "Fassung erhält: «Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Ausschluß der Zinse auf den monatlichen "Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres», und Ziffer 3 daselbst; «Kursgewinne mit Ausschluß solcher auf "fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, und Provisionen», "sowie Ziffer 2 der Ausgaben: «Kursverluste mit Ausschluß solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei "Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, Finanzkosten und Provisionen»."

Statistische Tabellen. - Tableaux statistiques.

									Seite Page
	requenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken Frafic et recettes par nature		•.					•	2
	Ourchschnittsergebnisse	•						•	4
	Frequenz und Einnahmen nach Monaten . Trafic et recettes par mois			• •		•	•	•	6
	Frequenz und Einnahmen nach den Stationen Frafic et recettes par station	•	,			•			8
5.	Verkehr mit andern Transportanstalten und Trans Trafic avec d'autres entreprises de transport et transit	sitverke <i>par le</i>	hr übe <i>Gothar</i>	er die	Gotth	ardbah	n		10
	Verkehr nach Entfernungen	•	•		•	•		•	13
	Verkehr nach Warengattungen	•		•				٠.	14
	Chronologische Vergleichung des Verkehrs und de Récapitulation chronologique du trafic et des recettes	er Eini	nahmei	1		•	•	٠	20
9.	Ausgaben des Betriebes	•					•		21
10.	Durchschnittsergebnisse der Ausgaben . Dépenses moyennes	•	•		•	•	• ,	٠.	22
11.	Chronologische Vergleichung der Betriebsausgabe Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation			•	•	•		٠	23
12.	Übersicht der ausgeführten Bahnzüge Relevé de la circulation des trains	•,	•	×	•			•	24
13.	Zugsleistungen	•		•	•	•	•		26
14.	Bestand des Lokomotivparkes Ende 1901 . Parc des locomotives fin 1901		٠.,			٠	•	•	27
15.	Lokomotivleistungen, serien- und monatweise Parcours des locomotives par séries et par mois	٠	٠	• . 5	٠		٠.,	•	28
16.	Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven Moyennes de service des locomotives		•	٠			٠		30
17.	Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Le Quantités et coût des combustibles pour les locomotives		iven	•	•	•			31
18.	Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Quantités et coût des graisses et huiles pour les locom		notiven		•				32
19.	Leistungen, Brenn- u. Schmiermaterialverbrauch u. R. Parcours, consommation de matières et frais de répar	Reparat <i>ation d</i>	urkosto les loco	en d. L notives	okomo de 189	tiven 1	892-19 901	901	34
20.	Bestand des Wagenparkes Ende 1901 . Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1901				٠	٠	•		35
21.	Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen . Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wage	· ons	•		•	•	•	•	38
22.	Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Repar Parcours, consomm. en graisses et huiles et frais de répa	aturko	sten d des voi	er Wa tures et	gen p	ro 189 s de 18	2—19 92 à 1	001 901	39
23.	Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitu	Wage	n			•	•		40
24.	Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rü Dépenses du service de la traction (redevances non de	ickverg	ütunge						41
25.	Chronologische Übersicht über die Ausgaben für de Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (o Relevé chronologique des frais de traction de 1892–19 de voitures et wagons et par kilomètre-tonne, po	n Fahr hne Al 201, par	dienst bzug d <i>kilome</i>	er Rüc	ckverg	ütunge , <i>kilom</i>	en)		43

1. Frequenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken. Trafic et recettes par nature.

A. Einnahmen au	s dem	Trat	_	quantität ntités	en	Tra		einnahme duit	n	A. Recettes sur transports
Eisenbahntrans	port.	190	1	190	0 -	1901	. ,	1900)	par chemin de fer.
I. Personentran	sport.	Deverse	0/0	Personen	⁰ /0	T2	1 0/	 	1 0/	I. Voyageurs.
a. Zur gewöhnl. Fa	ihrtaxe:	Personen Voyageurs	9/0	Voyageurs	0/0	Fr.	0/0	Fr.	°/o	a. à taxes normales :
Einfache Fahrt I	. Klasse	62642	2.38	65662	2.49	1155405	14.43	1207519	14.18	Ie classe simple course
" " II	. "	151780	5.78	159110	6.04	1363239	17.03	1384460	16.26	IIe " "
" " " III	· n	391137	14.89	401494	15.23	1094855	13.67	1138495	13.37	IIIe " "
b. Zu ermäss. Fab	rtaxen:		,1 X == 1					*		b. à taxes réduites:
Hin- und Rückfahr	t I. Kl.	15786	0.60	16188	0.61	214379	2.68	221617	2.60	Ie classe aller et retour
n n n	II. "	151902	5.78	145463	5.52	552330	6.90	534498	6.28	· IIe " " " "
n n n	III. "	931940	35.47	882863	33.49	679504	8.49	653346	7.68	IIIe " " " "
Interne Abonnemer	nts I.,	96	_	84	-	134	_	110		Ie cl. abonnem. intérieurs
" "	II. "	11160	0.42	9662	0.37	5280	0.07	4558	0.05	IIe " " "
n n	III. "	105802	4.03	99814	3.79	17333	0.22	15636	0.18	IIIe " " "
Generalabonnemen	ıts I. "	5637	0.21	5410	0.21	54264	0.68	43473	0.51	Ie "abonnem. généraux
77	II. "	126155	4.80	133371	5.05	397588	4.97	367306	4.32	IIe " "
"	III. "	120973	4.60	129032	4.90	194397	2.43	177737	2.09	IIIe " "
Gesellschafts-,Schu	ıl-,Lust-			3 .						écoles et sociétés, billets d'ex-
und Rundfahrten	I. Kl.	38285	1.46	36531	1.39	344604	4.30	i	4.79	Ie classe [cursion et circ.
27	II. "	126737	4.82		5.37	577277	7.21	1	9.33	IIe " " " "
"	III. "	223993	8.53		9.35	1252444	15.64	1459566	17.15	IIIe " " "
Beamtenbillette	I. "	367	0.01	×	0.01	760	0.01	l .	0.01	Ie " billets d'employés
27	II. "	19963	0.76	18848	0.71	9231	0.11	ł	0.10	IIe " "
27)	III "	105143	4.00	106170	4.03	23436	0.29		0.27	IIIe " "
Militärt ransporte	III. "	8162	0.32	13311	0.50		0.21		0.36	" ·
Marktbillette	II. "	386	0.02	308	0.01	512	0.01		0.01	*
27	III. "	12546	0.48	1 1960	0.45	9341	0.12	8829	0.10	IIIe " " "
Billette für hülfsbe	dürftige			-25				- X -		billets pour indigents étran-
Ausländer	III. Kl.	1010	0.04	1014	0.04	6657	0.08	657 9	0.08	IIIe classe [gers
Polizeitransporte		15807	0.60	11512	0.44	36004	0.45	23557	0.28	transports de police
	Total	${2627409}$	100.00	${2636344}$	100.00	8006230	100.00	8513063	100.00	Total.
Rekapitulation nach	Klaggan.									Récapitulation par classes:
I. Klasse	iriassell.	122813	4.68	124208	1	1769546	99	1881318	22.10	-
TT		588083	22.38	608357	9	2905457		3094646	36.35	Ie classe IIe
TTT		1916513		1903779				3537099	41.55	
111. "	× .	$\frac{1310313}{2627409}$								
	Total	2021409	100.00	2050544	100.00	0000230	100.00	991909	100.00	Total.

· V	Trans	portqu Quan	iantitäten tités		Trans	portei <i>Prod</i>	nnahmen uit	1960	
II. Gepäck-, Tier- und	1901		1900		1901		1900	5	II. Bagages, animaux et
Gütertransport.	Tonnen Tonnes	°/o	Tonnen Tonnes	0/0	Fr.	0/0	Fr.	°/o	marchandises.
a. Gepäck	8670 Stück - Têtes	_	8612	_	761533	_	761525	<u> </u>	a. bagages
b. Tiere I. Klasse II. " III. "	1880 44730 58093 31889	1.87 32.75 42.53	3253 49524 49544 10845	2.88 43.76 43.78 9.58	484162		515747	2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	b. animaux Ie classe IIe , IIIe , IVe ,
Total	$\frac{-36592}{136592}$				484162		515747	_	Total.
c. Güter aller Art: Eilgut		2.34 2.68 2.18 3.63 1.16 2.32 0.34 2.05 1.22	22654 27240 20909 33499 11294 24304 3936 20403 12814 134472	2.14 3.42 1.15 2.48 0.40 2.09 1.31	\(\) 10287298	97.79	10099223 245734	97.62	c. marchand. de toute nature: messageries (grande vitesse) expédit. partielles classe 1 " " " 2 wagons complets: classe générale A " " B tarifs spéciaux: Ia b IIIa b IIIa b tarifs exceptionnels droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.)
Total	984264	100.00	978016	100,00	10519981	100.00	10344957	100.00	Total.
Total der Transporteinnahmen B. Einnahmen aus ver schiedenen Quellen Gesamttotal der Einnahmen					956024 20727930	4.6	-	4.26	Produit total des transports B. Recettes diverses Total général des recettes

2. Durchschnittsergebnisse. *Moyennes*.

Betriebslänge: 276 Km. Longueur d'exploitation:	1901	1900
1. Dongon on thomograph		
1. Personentransport. — Voyageurs.		
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. Recette par kilomètre-ligne	29008,08	30844,43
Einnahmenbetreffnis per Reisenden Fr. Recette par voyageur	3,05	3,23
Einnahmenbetreffnis per Reisenden und Kilometer Cts. Recette par voyageur et par kilomètre	6,27	6,14
Jeder Reisende hat im Durchschnitt aller Klassen befahren . Km. Parcours moyen de chaque voyageur des trois classes	48,63	52,57
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total Reisende	462951	502178
Auf jeden Kilometer kommen Reisende	9520	9552
Auf jeden Personenwagenachsenkilometer kommen Reisende Chiffre de voyageurs par kilomètre-essieu de voiture	$4,_{63}$	4,97
Auf jeden Personenzugskilometer kommen Reisende	61,39	66,70
Auf jeden Lokomotivkilometer kommen Reisende	57,45	61,92
	- '	
2. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport. — Bagages, animaux, marchandises.		
a. Gepück: — Bagages:	9750	9750
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. Recette par kilomètre-ligne	2759,18	2759,15
Einnahmenbetreffnis per Tonne Fr. Recette par tonne	87,84	88,43
Einnahmenbetreffnis per Tonnenkilometer	75,14	74,33
Einnahmenbetreffnis per Reisenden	28,98	28,89
Jede Tonne hat befahren	116,90	118,96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen Tonn. Ramené à la longueur totale des lignes	3672	3712
Auf jeden Kilometer kommen	31,41	31,20
Auf jeden Reisenden kommen	3,30	3,27
	I	1

Betriebslänge: 276 Km. Longueur d'exploitation:	1901	1900
b. Tiere: — Animaux:		* 5
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. Recette par kilomètre-ligne	1754,21	1868,65
Einnahmenbetreffnis per Stück Fr. Recette par tête	3,54	4,56
c. Güter aller Art: — Marchandises de toute nature:		
Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. Recette par kilomètre-ligne	38115,57	37481,78
Einnahmenbetreffnis per Tonne Fr. Recette par tonne	10,69	10,58
Einnahmenbetreffnis per Tonnenkilometer Cts. Recette par kilomètre-tonne	7,31	7,42
Jede Tonne hat befahren	146,16	142,58
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	521217	505069
Auf jeden Kilometer kommen	3566	3544
Auf jeden Güterwagenachsenkm., Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen Tonn. Par kilomètre-essieu de wagon, bagages et animaux compris	2,18	2,15
Auf jeden Zugskilometer, Gepäck- und Tiere inbegr., kommen . Tonn. Par kilomètre-train, bagages et animaux compris	45,99	44,61
Auf jeden Lokomotivkilometer, Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen Tonn. Par kilomètre-locomotive, bagages et animaux compris	32,16	30,97
Total der Transporteinnahmen per Bahnkilometer Fr. Produit total des transports par kilomètre-ligne	71637,34	72953,96
3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen. — Recettes diverses.		
Betreffnis per Bahnkilometer Fr. Produit par kilomètre-ligne	3463,86	3246,08
Totaleinnahmen per Bahnkilometer Fr. Recette totale par kilomètre-ligne	75101,20	76199,9
Totaleinnahmen per Zugskilometer Fr. Recette totale par kilomètre-train	6,47	6,56
Totaleinnahmen per Lokomotivkilometer Fr. Recette totale par kilomètre-locomotive	4,53	4,50

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten. Trafic et recettes par mois.

ı a						a. T	ransp	ortqu	antitä	iten. –	– Que	antite	és.				
19	901									Güt	er — M	archand	ises				
4	nate	Personen	Gepäck	Tiere	Eilgut	Stücl Expédit	kgut . <i>partielle</i> s										
	ois	Voya- Ba- geurs gages		Ani- maux	Grande	1	2	Allgémei Classes	ne Klassen générales	Spezialtarife — Tarifs spéciaux						Ausnahmetarife Tarifs exceptionnels	Total
				"""	vitesse	1	2.	A	В]		II.		III.		Ausn 7 2xce1	
		Zahl	Tonn.	Stück	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.
		Nombre		Têtes													
Januar	Janvier .	149,896	367	7,208	3,586	1,643	1,776	1,434	2,536	911	1,735	177	1,734		6,528	49,849	
Februar	Février .	140,389	377	6,057	3,822	1,592	1,560	1,482	2,160	705	1,707	182	1,611	477	5,399	40,598	61,295
März	Mars	$204,\!545$	615	6,038	5,111	1,911	2,227	1,474	2,660	858	1,991	338	1,986	818	11,817	53,499	84,690
April	Avril	230,799	915	8,487	5,458	1,986	2,294	2,007	3,108	923	1,820	340	1,322	1,236	9,766	48,485	78,745
Mai	Mai	237,283	983	13,140	5,595	2,110	2,549	1,61,6	3,185	1,049	1,893	277	1,063	1,278	11,930	53,940	86,485
Juni	Juin	235,741	753	16,365	4,355	1,801	2,145	1,546	2,460	776	1,627	212	1,123	1,095	13,724	50,627	81,491
Juli	Juillet	291,874	840	7,022	3,438	1,757	2,139	1,480	2,047	941	2,022	323	1,214	1,184	12,463	49,634	78,642
August	Août	303,655	978	7,880	3,646	1,839	2,154	1,350	2,144	875	1,883	341	988	1,023	10,546	53,234	80,023
September	Septembre	261,970	1,017	16,251	3,501	2,046	2,430	1,465	2,796	930	1,912	280	1,886	1,257	10,852	54,555	83,910
Oktober	Octobre .	226,321	850	21,262	4,098	2,370	2,678	3,700	5,031	1,123	2,150	434	2,781	1,289	11,428	71,541	108,623
November	Novembre	181,021	545	15,290	3,355	2,137	2,449	1,913	3,982	1,166	2,256	246	2,267	1,227	9,978	60,249	
Dezember		163,915	430	11,592	4,151	1,865	2,007	1,985	3,609	1,139	1,795	174	2,287	589	7,475	49,627	
	Total	2,627,409	8,670	136,592	50,116	$\frac{-}{23,057}$	26,408	21,452	35,718	11,396	22,791	3,324	20,262	11,996	121,906	635,838	984,264
gegenübe comparé					*						1				*	8	
mehr - pl	us		58	23,426	_	403	_	543	2,219	102	_		_	_	_	22,231	6,248
weniger -	moins	8,935		_	2,768	_ "	832	_ ,	-		1,513	612	141	818	12,566	_	_
							1 h						e	380			,

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten.

Trafic et recettes par mois.

	b. Einnahmen $ oldsymbol{Recettes}$														
	Personen Voyageurs		Gepäck Bagages		Tiere Animaux		Güter Marchandises		Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen. Recettes diverses		Total		Bruttoeinnahme per Kilometer Recette kilometrique brute		
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C	Fr.	С.	Fr.	C.
Januar	Janvier	374,649	72	30,139	71	34,728	53	782,703	81			1,222,221	77	4,428	34
Februar	Février	398,242	28	32,750	58	25,548	15	698,383	67	*		1,154,924	68	4,184	51
März	Mars	853,671	12	61,229	97	27,066	36	919,052	58			1,861,020	03	6,742	83
$\mathbf{A}\mathbf{pril}$	Avril	993,834	64	102,480	41	34,897	79	830,236	43			1,961,449	27	7,106	70
Mai	Mai	795,752	83	103,201	77	41,582	28	910,379	22			1,850,916	10	6,706	22
Juni	Juin	590,649	51	64,411	85	36,641	24	865,560	73			1,557,263	33	5,642	26
Juli .	Juillet	746,117	59	59,439	22	34,659	07	828,373	60			1,668,589	48	6,045	61
August	Août	824,244	45	67,050	86	35,260	35	862,445	81	22		1,789,001	47	6,481	88
September	Septembre	740,142	99	86,822	70	61,292	81	905,983	13			1,794,241	63	6,500	88
Oktober	Octobre	666,220	88	74,962	54	68,141	61	1,141,248	05	y *		1,950,573	08	7,067	29
November	Novembre	553,028	50	44,957	48	46,940	88	938,279	59			1,583,206	45	5,736	26
Dezember	Décembre	469,676	01	34,085	46	37,403	06	837,334	26			1,378,498	79	4,994	56
	- Dezember		_	_	_			_	_	956,023	96	956,023	96	3,463	86
	Total	8,006,230	52	761,532	55	484,162	13	10519980	88	956,023	96	20,727,930	04	75,101	20
	enüber paré à 1900	2 1			n *										
mehr - pl	ius		_	7	90		-	175,023	57	60,119	85	_		_	_
weniger -	moins	506,832	21		_	31,585	13	_	_	-	. —	303,266	02	1,098	79

4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen. *Trafic et recettes par station.

	depart	Bagages	Animaux		Güter archandi	- 1	tales	Gegenübe Compar	1 1900	der Rang	gordn Statio des sta - d'a	nen tious
	Abgegangene Personen Voyageurs au départ	Gepäck — Ba	Tiere — Ani	Versand Expédiées	Empfang Reçues	Total — Ensemble	Totaleinnahmen Recettes totales	Personen Voyageurs	Güter Marchandises	Personenzahl 16 nombre des voyagents	Gütergewicht le poids des marchandises	Einnahmen le montant de la recette
	Zahl Nombre	Tonn.	Stück Têtes	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Fr.	Zahl Nombre	Tonn.			
Luzern	108925	802	4764	10302	15736	26038	1000870	+ 226	_ 3046	4	8	4
Meggen	38203	28	188	1572	2241	3813	44799	+3244	— 2011	15	33	24
Küssnacht	48407	82	2100	2313	7419	9732	77805		+ 2487	10	19	18
Immensee	16714	22	574	200	1621	1821	15522		286	30	39	40
Arth-Goldau .	96453	133	1234	12120	20713	32833	311443	- 1206	+ 5016	5	4	7
Walchwil	23519	46	173	537	786	1323	18986	+ 371	_ 1416	24	42	36
Zug	27769	78	294	5877	8221	14098	128927		_ 703	19	13	15
Steinen	36209	127	651	2183	3061	5244	32627	— 714	_ 1318	16	28	29
Schwyz	89462	196	3652	6233	11868	18101	176949	+9262	- 1313	6	10	9
Brunnen	80252	313	516	127798	125430	253228	2160864	, •	35930	7	1	2
Sisikon	12287	7	70	132	384	516	6469		+ 124	35	45	45
Flüelen	39421	98	97	8913	2976	11889	131980	+ 3395	_ 3942	. 13	15	14
Altdorf	47177	125	4003	5209	10091	15300	161438	•	- 1330	11	11	11
Erstfeld	44257	58	662	2865	6583	9448	79230		+ 1325	12	21	17
Amsteg	14229	29	181	1009	698	1707	18643		_ 79	33	40	37
Gurtnellen	10639	13	133	8975	1934	10909	38070	-1561	- 3795	38	17	26
Wassen	5912	15	56	4998	1181	6179	29348	310	- 1034	45	23	31
Gæschenen	25009	157	699	2400	6694	9094	168961	-1542	- 3001	23	22	10
Airolo	19031	69	1189	646	4468	5114	100290	+ 801	180	29	29	16
Ambri-Piotta .	9724	20	742	677	2124	2801	32788	+1598	- 411	40	36	28
Rodi-Fiesso .	7656	12	317	589	648	1237	15387	+ 119	+ 45	43	43	41
Faido	15039	63	1390	1217	2408	3625	74072	+ 1405	+ 278	32	34	19
Lavorgo	7529	7	1041	4465	1103	5568	18446	448	2326	44	26	38
Giornico	2381	4	37	949	465	1414	5626		- 1157	47	41	46
Bodio	8726	7	461	3256	975	4231	38210	+ 185	2286	42	30	25
Biasca	38980	85	2983	11188	8778	19966	139078	+ 717	- 4215	14	9	13
Osogna	21450	15	90	26328	1769	28097	54652	_ 2324	- 6272	il .	7	22
Übertrag A reporter	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480					

	e Personen au départ	Bagages	Animaux		∓üter rchandis	es	an ales	Gegenüber Comparé	à \ 1900	Rangordnung der Stationen Rang des stations nach - d'après			
	Abgegangene Personen Voyageurs au départ	Gepäck — Ba	Tiere — Ani	Versand Expédiées	Empfang Reçues	Total — Ensemble	Totaleinnahmen Recettes totales	Personen Voyageure	Güter Marchandises	Personenzahl le nombre des voyageurs	Gütergewicht le poids des marchandises	Einnahmen le montant de la recette	
	Zahl Nombre	Tonn.	Stück <i>Tétes</i>	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Fr.	Zahl Nombre	Tonn.				
$egin{array}{l} \ddot{ ext{U}} ext{bertrag} \ Report \end{array} \{$	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480		2				
Claro	15894	4	30	2422	320	2742	1 11	+1238	+ 384	31	37	43	
Castione	10514	9	625	7002	2707	9709	21633	- 851	+1009	39	20	35	
Bellinzona	176167	439	2142	7450	24643	32093	1 11	— 421	— 1343	1	5	5	
Giubiasco	19409	32	3596	1443	2453	3896	i 11	+ 1616	+ 163	28	32	21	
Cadenazzo	21390	10	395	506	409	915	1	3553	+ 518	26	44	42	
Magadino	10718	36	58	1908	3564	5472		+2036	+1763	37	27	23	
S. Nazzaro . .	3112	9	38	93	107	200		+ 457	— 29	46	46	47	
Ranzo-Gerra .	9598	58	16	30	69	_99	1	+ 925	+ 99	41	47	44	
Ranzo-Gerra front.	319	. 2	17762	3305	7842	11147	247200	+ 16	+3097	48	16	8	
Rivera-Bironico	13538	9	159	1715	990	2705		+1474	+ 693	34	38	39	
Taverne	26217	10	191	1200	1655	2855		+1211	— 1305	22	35	34	
Lugano	130063	768	971	10525	39300		1070605	+5067	+6294	3	3	3	
Melide	27013	11	41	6191	4617	10808	1	— · 174	+1596	21	18	27	
Maroggia	30657	20	37	5182	6877	12059	1	+ 401	— 595	17	14	20	
Capolago	29069	73	30	1414	2505	3919	11	+529	+ 269	18	31	30	
Mendrisio	76100	79	431	6742	8465	15207		2539	+ 827	8	12	12	
Balerna	21077	17	50	2534	3423			+1908	+ 379	27	25	32	
Chiasso	161669	410	71257	22997	36196	59193	4490095	- 2077	+6069	2	2	1	
*Reazzino	11415							+ 958	<u> </u>	36	-	-	
Gordola	27645	14	553	3486	2660	6146	22867	- 861	+1265	20	24		
Locarno	65498	334	1866	9612	21996	31608	494889	+ 1799	+1432	9	6	6	
Total	1782442	4955	128545	348708	421173	769881	12739259						

^{*} Personenhaltstelle — $Halte\ \dot{a}\ voyageurs.$

5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn. Trafic avec d'autres entreprises de transport et transit par le Gothard.

I. Verkehr mit andern Transport-	Vo der Gottl En proves Goth	hardhahn nance du	der Got	ach thardbahn nation du thard	тот	TAL	Gegenübe Compare	
anstalten. Trafic avec d'autres entreprises de	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchandises
transport.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl * Nombre	Tonn.
Vereinigte Schweizerbahnen . Union-Suisse	5052	9406	7403	6112	12455	15518	+ 1566	- 104
Rorschach-Heiden	_	47	_	2		49	— 40	+ 29
Rhätische Bahn	326	11	844	3	1170	14	+ 363	+ 4
Appenzeller-Bahn	33		196	- ·	229	_	+ 127	
Tössthalbahn u. Uerikon-Bauma Lig. du Tæssthal et Uerikon-Bauma	28	360	95	399	123	759	– 55	+ 35
Schweizerische Nordostbahn . Nord-Est Suisse	42251	30509	65225	19731	107476	50240	- 6652	— 9085
Bötzbergbahn	17	389	365	2382	382	2771	+ 219	— 1280
Schweizerische Südostbahn	28767	2760	18694	940	47461	3700	+ 4448	1053
Sihlthalbahn	_	2200	298	1177	298	3377	— 109	- 2929
Schweizerische Centralbahn . Central-Suisse	58761	16169	49721	15389	108482	31558	- 18725	— 7503
Aargauische Südbahn	4710	2404	9103	2057	13813	4461	— 894	— 938
Schweizerische Seethalbahn . Seethal-Suisse	312	1632	165	1225	477	2857	+ 17	+ 813
Jura-Simplon-Bahn	15369	12596	14837	5241	30206	17837	— 1755	+ 948
Thunerseebahn	113	631	153	30	266	661	- 87	— 208
Spiez-Erlenbach und -Frutigen .		150	590	23	590	173	+ 590	+ 99
Gürbethalbahn	, -	3	_	2	-	5		+ 5
Bern-Neuenburg (direkte Linie) Berne-Neuchâtel (ligne directe)	24	12	53	24	77	36	+ 77	+ 36
Neuenburger Jurabahn Jura Neuchâtelois	203	1248	235	96	438	1344	— 66	+ 918
Emmenthalbahn	64	423	67	1499	131	1922	+ 22	— 263
Burgdorf-Thun	486	1906	328	785	814	2691	+ 297	+ 833
Langenthal-Wolhusen	90	705	72	838	162	1543	25	<u> </u>
Übertrag — A reporter	156606	83561	168444	57955	325050	141516	- 20759	20396

	Vo der Gotth En proven Goth	ardbahn ance du	Na der Gottl A destin Goth	ardbahn ation du	тот	AL	Gegenübe Compare	
	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchandises
	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.
Übertrag — Report	156606	83561	168444	57955	325050	141516	-20759	-20396
Oensingen-Balsthal		32		185	_	217	_ 33	+ 58
Stansstad-Engelberg	37	_	2	_	39		- 25	_
Rigibahnen	2625		3510	-	6135		+ 257	, <u> </u>
Monte Generoso-Bahn Ligne du Monte Generoso	296	* —	120		416	'	- 249	_
Vierwaldstättersee Lac des Quatre-Cantons	1567	* <u>-</u>	1786		3353	-	- 376	
Thuner- und Brienzersee Lacs de Thoune et de Brienz	23	24	40	1	63	25	+ 6	+ 6
Luganersee			5664		5664	-	- 205	_
Langensee	449	_	220	_ `	669		- 209	- :
Comersee	142		553		695	_	+ 46	
Italienische Bahnen	43070			93973		113893	e a	+ 6573
Deutsche Bahnen	1719	295	8107	98777	9826	99072	— 4705	+ 4367
Österreichische Bahnen	20	3	35	933	55	936	- 84	+ 36
Französische Bahnen	1344		1568		2912	_	— 1278	-
Belgische u. Niederländ. Bahnen Chemins belges et néerlandais	299		1073	627	1372	627	- 1435	— 430
Englische Bahnen	497	_	4849	-	5346		+ 1032	
Coupons f. komb. Rundreisebill. Coupons de billets circ. combinés	630	-	173447	_	174077		+ 8396	-
Generalabonnements	126382		126383	·	252765	_	— 15048	
Total des Verkehrs mit andern Transportanstalten (Total du trafic avec d'autres (entreprises de transport)	335706	103835	541173	252451	876879	356286	35937	9786
			8					

	Von I	nance de	A destin	Italien nation de calie	тот	AL	Gegenübe Comparé	
II. Transitverkehr.	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Murchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchandises
Trafic de transit.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Toun.
Schweiz	14196	203953	18490	48390	32686	252343	- 501	- 4226
Deutschland und weiter	10128	106036	13187	224574	23315	330610	— 6230	+ 39777
International. Rundreiseverkehr Voyages circul. internationaux	2393		12311	_	14704		— 8290 ————	
	26717	30 9989	43988	272964	70705	582953	— 15021	+ 35551
	und Südostbahn Enprovenance du Rigi A		Nach Rigibahnen und Südostbahn A destination du Rigi et du Sud-Est Suisse					
	et au Sua-	-Est Suisse	et au Sua	-Est Suisse		ε		
Schweiz	1931	2837	28981	1096	30912	3933	— 2224	+ 703
Deutschland und weiter Allemagne et l'au-delà	12		263	312	275	312	— 129	+ 118
	1943	2837	29244	1408	31187	4245	- 2353	+ 821
$Total \left. egin{array}{l} ext{des Transitverkehrs} \ ext{du trafic de transit} \end{array} ight\}$		e ²			101892	587198	— 17374 ————	+ 36372
Gesamttotal) Total général	\ 				978771	943484	— 53311	+ 26586
			-	200				
*	. *							
					*	DE .		
	* = a		×					x
	,			*				

Anmerkung. Im Verkehr von und nach Italien sind auch die Getreidesendungen ab Brunnen Lagerhaus und die in Chiasso tr., Pino tr. und Locarno tr. reexpedierten Güter inbegriffen.

Note. Les envois de céréales réexpédiés de Brunnen-entrepôts, ainsi que les marchandises réinscrites à Chiasso tr., Pino tr. et Locarno tr. figurent dans le trafic de et pour l'Italie.

6. Verkehr nach Entfernungen. Trafic d'après la distance.

Distanz in Kilometern Distance en	Perso Voyag		Personen Kilomètres	i i	Gü Marcha	11			kilometer res-tonnes
kilomètres	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901		1900
von — bis de – à	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Tonn.	Tonn	Zahl Nombr	e	Zahl Nombre
3—10	670,129	638,800	4,371,126	4,235,654	34,564	36,374	227,7	725	276,839
11—20	554,254	552,761	11	8,410,056	55,739	71,393	872,5	262	1,059,64
21-30	434,251	420,923	11,227,362	10,878,350	79,354	73,784	2,082,6	376	1,935,07
31—40	104,231	99,168	3,906,875	3,697,075	24,666	27,646	906,0	346	1,021,24
41 - 50	52,890	50,584	2,401,938	2,271,956	25,379	21,850	1,129,4	486	974,98
5160	112,792	107,060	6,066,138	5,724,810	17,470	20,676	965,	357	1,140,85
61—70	25,021	25,765		1,615,469	13,082	13,836	846,	154	891,17
71—80	19,709	21,750	1,489,566	1,637,295	8,457	11,504	627,8	810	853,57
81—90	18,583	17,687	1,610,269	1,529,077	5,861	6,452	504,9	960	554,86
91—100	3,683	4,002	348,972	378,834	1,869	1,463	179,	271	139,87
101—110	9,560	9,076	1,005,359	959,094	2,181	2,344	229,	703	247,50
111—120	33,514	31,433	3,983,914	3,734,615	3,404	6,861	6,861 395,		810,04
121 - 130	1,452	1,349	182,729	, 169,298	4,232	4,161	533,	552	524,11
131—140	4,593	4,628	624,302	628,782	14,139	20,390	1,925,	538	2,776,92
141 - 150	12,851	13,130	1,855,454	1,889,827	9,870	14,267	1,425,	321	2,063,41
151—160	9,722	9,600	1,517,995	1,489,016	23,782	22,445	3,692,	061	3,478,35
161 - 170	31,667	35,050	5,377,475	5,856,288	38,620	25,563	6,445,	186	4,266,99
171 - 180	7,955	8,799	1,391,163	1,513,498	152,825	141,423	26,882,	483	24,877,45
181 - 190	13,691	14,432	2,560,135	2,693,112	113,231	111,640	20,746,	776	20,461,05
191200	51,196	53,521	10,065,052	10,499,296	77,191	70,321	15,114,	624	13,763,40
201-210	1,849	2,176	371,750	439,970	206,611	190,092	42,565,	779	39,161,97
211-220	38,341	44,297	8,223,247	9,485,358	54,929	63,559	11,758,	878	13,606,15
221-226	162,710	202,540	36,771,175	45,741,562	16,808	19,972	3,798,	284	4,513,39
Generalabonnem. Abonnem.généraux	252,765	267,813	12,385,514	13,122,832					
Total	2,627,409	2,636,344	127,774,358	138,601,124	984,264	978,016	143,855	,792	139,398,91
Betriebsjahr	Ge	päck –	Bagages		T	iere - A	1nimaux		
Exercice	Tonn Tonn		'onnenkilomete lomètres-tonn		Têtes	Tonne Tonn			nenkilometer <i>nètres-tonne</i>
1901	. 8,67	0	1,013,499	136,5	692	17,779)	2	,384,999
1900	8,61	100	1,024,454	113,1		18,74	i i		2,555,340
	5,51	-	1,021,101	110,1		10,11	-	_	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,

7. Verkehr nach Warengattungen. Statistique des marchandises par nature.

		1	
	1901	1900	
A. Lebens- und Genussmittel.	Tonn.	Tonn.	A. Denrées aliment. et objets mobiliers
a. Verbrauchsmittel.			a. Objets de consommation.
I. In festem Zustande.			I. Solides.
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, so-			1. Céréales, malt, légumes farineux,
wie Kleie	161,814	172,368	son.
2. Mehl und Mühlenfabrikate	23,357	23,789	2. Farines et produits de minoterie.
3. Teigwaren, Brot und sonstige			3. Pâtes alimentaires, pain et pâtis-
Backwaren	2,102	2,213	series.
4. Kartoffeln	17,740	9,209	4. Pommes de terre.
5. Feldfrüchte und Gartenfrüchte,			5. Fruits et légumes de jardin, produits
Gemüse	8,276	10,560	agricoles.
6. Obst, frisches	9,145	8,436	6. Fruits frais.
7. Obst, gedörrtes	613	516	7. Fruits secs.
8. Südfrüchte, frische u. getrocknete	12,269	11,748	8. Fruits du midi, frais et secs.
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel,	2.020	2 22 4	9. Viande et charcuterie, volailles, pois-
Fische, Wildpret	6,362	6,224	sons et gibier.
10. Käse und Zieger	11,259	11,149	10. Fromage et séret.
11. Butter, auch Kunstbutter (Marga-	2.010	2.050	11. Beurre, aussi artificiel (margarine)
rinbutter) und Schweinefett .	6,049	6,378	et saindoux.
12. Eier	23,261	25,308	12. Oeufs.
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	2,652	2,195	13. Café et succédanés du café.
14. Zucker, raffiniert	5,243	4,565	14. Sucre raffiné.
Annual Parameter and Control of the	1.005	1 500	15. Sucre brut.
16. Tabak, roh und fabriziert	1,665	1,563	16. Tabac brut et manufacturé.
II. In flüssigem Zustande.			II. Liquides.
17. Milch und Rahm, frisch	49	6	17. Lait et crême, frais.
18. Milch und Rahm, sterilisiert, kon-			18. Lait et crême, stérilisé, conservé et
serviert und kondensiert	5,058	4,140	condensé.
19. Wein u. gestampfte Weintrauben	54,786	58,726	19. Vin et raisins foulés.
20. Most (Obstmost)	818	587	20. Cidre (vin de fruits).
21. Bier	6,034	6,196	21. Bière.
22. Mineralwasser	459	466	22. Eaux minérales.
23. Branntwein und Liqueur (exkl.			23. Eau-de-vie et liqueurs (non compris
Sprit)	1,715	1,714	l'alcool brut).
b. Gebrauchsmittel.			b. Objets mobiliers.
24. Umzugsgut (gebrauchter Haus-			24. Meubles et ustensiles de ménage,
rat) und Effekten	4,729	4,381	usagės, effets.
25. Hausrätliche Gegenstände, neue,			25. Objets mobiliers neufs, non cités ail-
nicht in andern Titeln genannte;		z	leurs; livres, instruments de mu-
Bücher, Musikinstrum., Kunst-			sique, objets d'art, etc.
gegenstände u. dgl	1,555	1,415	
Total	367,010	373,852	Total.
,		,,,,,,,,,	
ıı l		11	<u>!</u>

•	1901	1900	
B. Brennmaterialien.	Tonn.	Tonn.	B. Combustibles.
26. Brennholz und Holzkohlen	7,400	6,635	26. Bois à brûler et charbon de bois.
27. Torf	110	165	27. Tourbe.
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Bri-			*
quettes, Coaks	83,284	71,060	28. Houille, lignite, briquettes et coke.
Total	90,794	77,860	Total.
C. Baumaterialien.	Y 8	-	C. Matériaux de construction.
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.		25	29. Pierres, ainsi que marbres, bruts (t.
T. III)	75,954	110,932	sp. III).
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete,			30. Pierres, y compris le marbre, ouvrées,
Steinhauerarbeiten aller Art			pierres taillées de tout genre (t.
(Sp. T. II)	5,322	8,314	sp. II).
31. Steine, gebrannte (Sp. T. III) . 32. Schiefer	19,561	19,374	31. Pierres cuites (t. sp. III).
32. Schiefer	1,082	1,685	32. Ardoises.
24 4 1 1	6,095 175	$\begin{array}{c} 9,491 \\ 45 \end{array}$	33. Sable et gravier.
35. Cement, Kalk, gebrannter und	115	40	34. Asphalte.
Gips, gemahlener	19,313	20,558	35. Ciment, chaux vive et gypse moulu.
36. Cementplatten, -röhren, -steine,	10,010	20,000	36. Carreaux, dalles, tuyaux, pierres arti-
Cementwaren (Sp. T. III)	793	1,133	ficielles et objets en ciment (t.sp. III)
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreu-		,	37. Torchis de plâtre et de roseaux ou
tafeln, Holzwollebretter, Kork-			de balles de céréales, briques et
steine und Korksteinplatten .	93	177	dalles en liége.
38. Dachpappe, Steinpappe, Teer-			38. Carton-pierre, carton bitumé ou gou-
pappe	162	134	dronné pour toitures.
Total	128,550	171,843	Total.
$D.\ Metallindustrie.$			D. Industrie métallurgique.
39. Eisen und Stahl, roh und alt,		8 191 8	D. Thuustrie metauttrytque.
Eisen- und Stahlabfälle, Erze	8		39. Fers et aciers bruts et vieux, déchets
(Sp. T. III)	39,701	14,966	de fer et d'acier, minerais (t.sp. III).
40. Eisen- und Stahl, façonniert (Art.			40. Fers et aciers façonnés (articles du
des Sp. T. II)	46,129	36,291	t. sp. II).
41. Schienen und Schwellen samt Zu-		-	41. Rails et traverses avec accessoires,
behör, neu, Bestandteile von			neufs, pièces de locomotives et de
Lokomotiven und Wagen	13,308	22,053	véhicules.
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des	12.004	11.401	42. Ferronnerie et ouvrages en acier (ar-
Sp. T. I)	13,904	11,421	ticles du t. sp. I).
44. Unedle Metalle, als: Kupfer,	1,543	1,239	43. Plomb et zinc. 44. Métaux communs, tels que: cuivre,
Zinn u. dgl	3,262	2,984	étain, etc.
45. Maschinen und Maschinenteile	24,143	31,876	45. Machines et pièces de machines.
Total	141,990	120,830	Total.
Total	111,000		
	11	1	u

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
$E. \ \ Textilindustrie.$	Tohn.	Tom.	E. Industrie textile.
46. Baumwolle, rohe, und Baumwoll-			46. Coton brut et déchets de coton (t.
abfälle (Sp. T. I)	14,144	16,374	sp. 1).
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh,		0.00	47. Fil de coton (y compris fil à coudre)
gefärbt und gebleicht	1,240	906	brut, teint et blanchi.
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte			
und gebleichte, Baumwollwaren			48. Tissus de coton bruts, teints et blan-
aller Art, auch Broderien und Stickereien	2,545	2,226	chis, cotonnades de toute espèce,
49. Wolle, roh oder gewaschen, Woll-	2,010	2,220	aussi broderies et tapisseries. 49. Laine brute ou lavée, déchets de laine
abfälle und Kunstwolle (Sp. T. I)	6,834	5,829	et laine artificielle (t. sp. I).
50. Wollgarne, Wollgewebe u. Woll-	, ,,,,,,	0,020	50. Fils et tissus de laine, ouvrages en
waren aller Art	825	749	laine de tout genre.
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ra-			51. Lin, chanvre de toute espèce, jute,
mie, Chinagras, Rhea	6,739	7,215	ortie, dioïque ou grande ortie (ra- mie), chinagras
52. Garn, Gewebe und Waren von			52. Fils, tissus et ouvrages de lin, chan-
Flachs, Hanf u. dgl	3,592	3,499	vre, etc.
53. Seidenabfälle, Cocons	824	764	53. Déchets de soie, cocons.
54. Seide, roh und gezwirnt, Chappe,		2 0	54. Soie brute et moulinée, chappe, tissus
Stoffe und Waren von Seide .	6,754	6,017	de soie et soieries.
Total	43,497	43,579	Total.
F. Gerberei.			F. Tannerie.
55. Felle und Häute	1,065	1,014	55. Peaux.
56. Rinde und Lohe	763	975	56. Ecorce et tan.
57. Gerbstoffe, andere als Rinde .	177	84	57. Tannins autres que l'écorce.
58. Leder und Lederwaren	880	784	58. Cuirs et objets en cuir.
59. Gerbereiabfälle	108	28	59. Déchets de tannerie.
Total	2,993	2,885	Total.
G. Glas- und Thonfabrikation.			G. Verrerie et Poterie.
60. Fenster- und Tafelglas (Sp. T. I)	1,831	1,031	60. Verre à vitres et verre en tables (t.sp. I)
61. Hohlglaswaren (Sp. T. II)	2,601	2,666	61. Verrerie creuse (t. sp. II).
62. Porzellan und Thonwaren des	9	¥	
Sp. T. II	1,321	1,202	62. Porcelaine et poterie (t. sp. 11),
63. Thonröhren und Thonwaren des		400	63. Tuyaux en terre cuite et poterie (t.
Sp. T. III	450	462	sp. III).
Total	6,203	5,361	Total.
H. Papierfabrikation.			H. Fabrication du papier.
64. Lumpen, Papierabfälle und altes			64. Chiffons, rognures de papier et vieux
Papier	619	625	papier.
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose),			65. Pâte de bois, cellulose, pâte de
Strohstoff	5,785	5,118	paille.
Übertrag	6,404	5,743	A reporter.
		3 -	-

*	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
Übertrag	6,404	5,743	Report.
66. Papier, Karton und Pappen		,	66. Papier, carton et papier-carton (class.
(Klassen A und B)	1,357	1,113	$A \ et \ B$).
67. Packpapier und Packpappe des	635	551	67. Papier d'emballage et carton d'em-
Sp. T. I		551	ballage (t. sp. I).
Total	8,396	7,407	Total.
J. Strohindustrie.			J. Industrie de la paille.
68. Strohwaren aller Art	1,204	1,245	68. Ouvrages en paille de toute espèce.
K. Holzindustrie.			K. Industrie du bois.
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-,		×	69. Bois du centre de l'Europe (bois d'œu-
Werk- und Nutzholz) in Blöcken, Stämmen u. Stangen (Sp. T. III)	15,514	13,745	vre et de construction) en blocs,
70. Holz, mitteleurop., geschnitten,	15,514	10,140	troncs et perches (t. sp. III). 70. Bois débités du centre de l'Europe,
als: Balken, Bretter, Latten,			tels que: poutres, planches, lattes
auch Schwellen (Sp. T. III) .	20,438	16,482	et traverses (t. sp. III).
71. Holz, anderes als mitteleuropä-	000	1.079	71. Bois autres que ceux du centre de
isches (Sp. T. I)	980	1,072	l'Europe (t. sp. I). 72. Parqueterie et menuiserie de con-
schreinerarbeiten	1,148	938	struction commune.
73. Holzwaren, grobe, des Sp. T. III	820	736	73. Ouvrages en bois ordinaire (t. sp. III)
74. Übrige, nicht genannte Holzwaren	950	832	74. Autres ouvrages en bois non dénom.
Total	39,850	33,805	Total.
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie.			L. Matières auxiliaires agricoles et industrielles.
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	2,475	3,121	75. Terres d. toute espèce (sauf t. à couleur)
76. Farberden (Erdfarben)	2,674	3,271	76. Terres à couleur.
77. Farbhölzer in Blöcken u. Stücken oder gemahlen	138	180	77. Bois de teinture en morceaux ou
78. Sumach	1,066	1,544	moulu. 78. Sumac.
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	3,646	2,330	79. Couleurs de toute sorte (sauf t.àcoul.).
80. Salzsäure	9	7	80. Acide chlorhydrique.
81. Schwefelsäure	499	441	81. Acide sulfurique.
82. Andere ätzende Säuren, exklus. flüssige Phosphorsäure in Fäss.	1,314	1,189	82. Autres acides (sauf l'acide phospho-
83. Sprit	585	686	rique liquide en fûts). 83. Alcool brut.
84. Soda und Sodalauge, Pottasche	11,434	10,607	84. Soude et lessive de soude, potasse.
85. Salz (Chlornatrium) des Sp. T. I	1,737	1,638	85. Sel (chlorure de sodium) du t. sp. I.
86. Salz (Chlornatrium) des Sp. T. III	56	31	86. Sel (chlorure de sodium) du t. sp. III.
Übertrag	25,633	25,045	A reporter.
1			

	1901	1900	
		Tonn.	
	Tonn.		
Übertrag	25,633	25,045	Report.
87. Salze anderer Art, nicht beson-		8	87. Autres espèces de sel non dénommées
ders genannte	2,368	2,604	spécialement.
88. Schwefel	4,108	4,645	88. Soufre.
89. Stärke- u. Stärkemehl, -zucker,			89. Amidon sec et fécule de pomme de terre, sucre de fécule (glucose,
und -sirup	476	560	sirop de fécule).
90. Fette, nicht eßbare, Fettwaren,	9		90. Corps gras, non comestibles, savon,
Seifen und Kerzen	2,041	2,005	bougies et chandelles.
91. Teer und Pech des Sp. T. III	143	115	91. Goudron et poix (t. sp. III).
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium	1	4.05	92. Résines, résine pour brasseurs, colo-
und Pech des Sp. T. I	117	165	phane et poix (t. sp. I).
93. Mineralöle, schwere (Sp. T. III)	885	669	93. Huiles minérales lourdes (t. sp. III).
94. Mineralöle, andere, als: Petro-	8		94. Autres huiles minérales, telles que:
leum, Naphta, Benzin, Ligroin	22.700	00 = 15	pétrole, naphte, benzine, ligroïne,
etc.	33,598	22,545	etc.
95. Öle, vegetabilische	3,007 373	1,996 361	95. Huiles végétales.
96. Tierhaare aller Art	313	301	96. Crin animal de toute espèce.
97. Seegras, Waldgras, Alpengras,	65	100	97. Zostère et autres algues marines (varech), laîche des bois et des
Alpha, Espartogras	1-		alpes, alfa, sparte.
98. Cichorienwurzeln	2,765	3,142	98. Racines de chicorée.
99. Samen und Sämereien aller Art,	1.090	914	99. Graines et semences de tout genre,
exkl. Getreide	1,029	914	sauf les céréales.
100. Heu und Stroh, auch Torf-	3,534	5,298	100. Foin et paille, y compris litière de tourbe.
streu. 101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel	0,004	0,200	101. Tourteaux et fourrages pour en-
aller Art	6,847	5,044	grais de toute espèce.
102. Rohmaterialien zur Düngerfabri-	0,011	0,011	102. Matières premières servant à la fa-
kation und Düngmittel des			brication de l'engrais artificiel et
A. T. 14	3,010	3,904	engrais du t. exc. 14.
103. Rohmaterialien zur Dünger-	3,020	3,000	103. Autres matières premières servant
fabrikation und Düngmittel,		-	à la fabrication de l'engrais arti-
andere	1,670	1,546	ficiel et autres engrais.
104. Eis	933	2,873	104. Glace à rafraîchir.
Total	92,602	83,531	Total.
Total	32,002	00,001	Total.
M. Hülfsmittel zum Transport.) i		M. Objets servant au transport.
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen	2		105. Véhicules de chemin de fer circu-
Rädern laufend	11,912	5,676	lant sur leurs propres roues.
106. Andere Fahrzeuge	3,118	1,709	106. Autres véhicules.
107. Leere Gebinde und Emballagen	12,455	13,145	107. Futaille vide et emballages
^	ļ		
Total	27,485	20,530	Total.
. ,		100	
■	u	L	u.

	1901	1900	
N. Nicht rubrizierte Waren.	Tonn.	Tonn.	N. Marchandises non classées.
108. Einzelsendungen	8,122	8,143	108. Expéditions partielles.
109. Wagenladungen	25,568	27,145	109. Chargements de wagons complets.
Total	33,690	35,288	Total.

		1901	1900	Gegenübe Comparé	$\begin{pmatrix} \mathbf{r} \\ \dot{a} \end{pmatrix} 1900$	1901	1900
	, and the second second	1301	1300	mehr plus	weniger moins	1901	1900
		Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	°/o	°/o
A	. Lebens- und Genußmittel Denrées alimentaires et objets mobiliers	367,010	373,852	_	6,842	37,29	38,22
В	Brennmaterialien	90,794	77,860	12,934	<u> </u>	9,23	7,96
.C	Baumaterialien	128,550	171,843	-	43,293	13,06	17,57
D	. Metallindustrie '	141,990	120,830	21,160	-	14,48	12,35
E	. Textilindustrie	43,497	43,579	_	82	4,42	4,46
F	. Gerberei	2,993	2,885	108		0,30	0,29
G	. Glas- und Thonfabrikation	6,203	5,361	842	_	0,68	0,55
I.	. Papierfabrikation	8,396	7,407	989		0,85	0,76
	I. Strohindustrie	1,204	1,245		41	0,12	О,18
К	. Holzindustrie	39,850	33,805	6,045	_	4,05	3,46
I	Hülfsstoffe f. Landwirtsch. u. Industr. Matières auxiliaires agricoles et industr.	92,602	83,531	9,071		9,41	8,54
N	I. Hülfsmittel zum Transport	27,485	20,530	6,955		2,79	2,10
N	I. Nicht rubrizierte Waren	33,690	35,288	_	1,598	3,42	3,61
	Gesamttotal — Total général	984,264	978,016			100,00	100,00
				8			
		2					
		*					
L		•	1	II	I I	II.	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen. Récapitulation chronologique du trafic et des recettes.

					*					1.
	nlänge <i>xploitée</i>	länge b kom	anze Bahn- ezogen, men:		Ι	Einnahr	nen —	Recettes	ī	
Betriebsjahr	he Bal	gueur t	à la lon- otale des nes	per Bahnkilometer — par kilomètre-ligne						
Exercice	Durchschnittliche Bahnlänge Longueur moyenne exploitée	Personen Voyageurs	Güter Marchandises	Personen Voyageurs	Gepäck Bagages	Tiere Animaux	Güter Marchandises	Summa Ensemble	Einnahmen aus versch. Quellen Recettes divers.	Total
	Kilom.	Zahl Nombre	Tonn.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1883	266	207,055	278,677	16,672	1573	825	20,217	39,287	4272	43,55
1884	266	165,694	295,187	12,526	1315	646	21,913	36,400	3229	39,62
1885	266	169,540	327,417	13,562	1465	657	22,566	38,250	1344	39,59
1886	266	163,296	308,819	12,881	1490	549	22,002	36,922	1308	38,23
1887	266	175,595	402,260	13,935	1534	516	27,072	43,057	1503	44,56
1888	266	194,805	383,452	15,210	1590	645	26,283	43,728	1591	45,31
1889	266	220,542	421,503	17,105	1806	1125	27,796	47,832	1771	49,60
1890	266	236,322	386,780	17,492	1718	1558	26,993	47,761	1812	49,57
1891	266	241,654	389,570	17,714	1724	1216	28,189	48,843	2032	50,87
1892	266	249,350	438,388	17,833	1697	861	31,681	52,072	2183	54,25
1893	266	259,263	470,030	18,360	1735	805	32,909	53,809	2399	56,20
1894	266	284,568	474,704	19,568	1813	3171	33,724	58,276	2551	60,82
1895	266	289,337	466,172	20,263	1932	2516	34,415	59,126	2614	61,74
1896	266	324,183	482,264	21,823	2006	1559	35,837	61,225	2668	63,89
1897	272	353,339	462,206	23,691	2158	1938	35,023	62,810	2717	65,52
1898	276	377,571	486,914	24,801	2198	1539	35,742	64,280	2924	67,20
1899	276	430,532	506,297	27,021	2394	2108	38,629	70,152	3074	73,22
1900	276	502,178	505,069	30,844	2759	1869	37,482	72,954	3246	76,20
1901	276	462,951	521,217	29,008	2759	1754	38,116	71,637	3464	75,10
			601		18.1					
					·			2 2		
						\				

9. Ausgaben des Betriebes. Dépenses d'exploitation.

Dienstz w eige		1901			1900		Branches de service
	Fr.	0/o	Fr.	Fr.	0/o	Fr.	Branches de service
			Į.				
I. Allgemeine Verwaltung.			2				I. Administration générale.
a) Personalausgabenb) Sonstige Ausgaben	479,687 99,204		578,891	475,869 116,641	4,18	592,510	a) Personnel. b) Autres dépenses.
II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.	. ×				5		II. Surveillance et entretien de la ligne.
 a) Personalausgaben b) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen c) Sonstige Ausgaben 	894,187 1,153,643 90,611	9,91	2,138,441	887,218 994,488 104,141	7,80 8,74 0,91	1,985,847	 a) Personnel. b) Entretien et réfection de la ligne. c) Autres dépenses.
III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.				,			III. Expédition et mouvement.
a) Personalausgaben b) Sonstige Ausgaben				$\underbrace{ 2,415,055}_{241,792}$	21,22	2,656,847	a) Personnel. b) Autres dépenses.
IV. Fahrdienst.	100		8				IV. Traction.
a) Personalausgaben b) Materialverbrauch der Lokomotiven c) Material - Verbrauch der	1,309,407 2,235,093			1,376,328 2,006,248	12,10		 a) Personnel b) Combustible, graisses, etc., pour les locomotives. c) Graisses, etc., pour les voi-
Wagen	98,355 1,192,805			94,027 1,260,247	0,83		tures et wagons. d) Entretien et renouvellement du matériel roulant.
e) Sonstige Ausgaben Total der direkten Ausgaben	26,372	1999	$4,862,032 \\ 10,329,746$	25,770		$\frac{4,762,620}{9,997,824}$	e) Autres dépenses. • Total des dépenses directes.
V. Verschiedene Ausgaben.	794 000	C	·	E00 EE1	C		V. Dépenses diverses.
 a) Pacht- und Mietzinsen b) Verlust an Hülfs- u. Nebengeschäften c) Sonstige Ausgaben 	721,028 749 590,662	6,19 0,01 5,07	1,312,439	708,771 - 731 671,597	6,23 0,01 5,90	1,381,099	 a) Loyers et fermages. b) Pertes sur services auxiliaires et accessoires. c) Autres dépenses.
Gesamttotal			11,642,185	~		11,378,923	Total général.
					×		*

10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben. Dépenses moyennes.

	li		1
Ausgaben.	1901	1900	Dépenses.
Allgemeine Verwaltung:	Fr.	Fr.	Administration générale:
Per Bahnkilometer	2097,43 27,93 0,1808 0,0059 0,0009	2146,77 28,17 0,1849 0,0061 0,0009	par kilomètre-ligne. " fr. 1000 de recette. " kilomètre-train. " kilomètre-essieu de voit. et wag. " kilomètre-tonne (poids brut).
$Bahnauf sichts-u.\ Unterhaltungsdienst:$		~)	Surveillance et entretien de la ligne:
Per Bahnkilometer	7747,98 0,6679 0,0217 0,0033	7195,10 0,6196 0,0203 0,0031	par kilomètre-ligne. " kilomètre-train. " kilomètre-essieu de voit. et wag. " kilomètre-tonne.
Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst:			$Exp\'edition$ et mouvement:
Per Bahnkilometer	9965,15 0,8590 0,0279 0,0043	9626,26 0,8289 0,0271 0,0042	par kilomètre-ligne. " kilomètre-train. " kilomètre-essieu de voit. et wag. " kilomètre-tonne (poids brut).
Fahr dienst:			Traction:
Per Bahnkilometer	17616,06 1,5185 1,0619 0,0494 0,0075	1,4850 1,4850 1,0317 0,0486 0,0075	par kilomètre-ligne. "kilomètre-train. "kilomètre-locomotive. "kilomètre-essieu de voit. et wag. "kilomètre-tonne (poids brut).
Total der direkten Ausgaben:			Dépenses directes totales:
Per Bankilometer " Zugs lometer " Nutz meter " Lokomotivkilometer " Wagenachsenkilometer " Bruttotonnenkilometer	37426,62 3,2262 2,6901 2,2562 0,1049 0,0160	36224,00 3,1194 2,5992 2,1659 0,1021 0,0157	par kilomètre-ligne. " kilomètre-train. " kilomètre de parcours utile. " kilomètre-locomotive. " kilomètre-essieu de voit. et wag. " kilomètre-tonne (poids brut).
Verschiedene Ausgaben:	2.0		Dépenses diverses :
Per Bahnkilometer	4755,21 0,0020	5003,98 0,0022	par kilomètre-ligne. " kilomètre-tonne (poids brut).
Ausgaben im ganzen: Per Bahnkilometer " Zugskilometer " Nutzkilometer " Lokomotivkilometer " Wagenachsenkilometer " Bruttotonnenkilometer	42181,83 3,6361 3,0319 2,5428 0,1182 0,0180	41227,98 3,5503 2,9583 2,4651 0,1162 0,0179	Dépenses totales: par kilomètre-ligne. "kilomètre-train. "kilomètre de parcours utile. "kilomètre-locomotive. "kilomètre-essieu de voit. et wag. "kilomètre-tonne (poids brut).
Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen	56, ₁₇ °/ ₀	54,10°/0	Rapport des dépenses totales aux re- cettes d'exploitation.
Gesamtausgaben in Prozenten der Transporteinnahmen	58,880/0	56, ₅₁ %/0	Rapport des dépenses totales aux re- cettes de transport.

11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben. Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation.

	e e										
*	Bahnlänge 1e exploitée		per B	ahnkilome	ter — par	kilomètre	-ligne	,		s utile	eter t wag.
Betriebsjahr Exercice	Durchschnittliche Longueur moyem	Allgemeine Verwaltung Administration générale	Aufsicht und Unterhalt der Bahn Surveillance et entretien de la ligne	Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst Expédition et mouvement	Fahrdienst Traction	Total	Verschiedene Ausgaben Dépenses diverses	Gesamttotal Total general	per Zugskilometer par kilomètre-train	per Nutzkilometer par kilomètre de parcours utile	per Wagenachsenkilometer par kilomessieu de voit. et wag
ч	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	С.
1883	266	· 1474	4053	4226	7122	16875	2746	19621	3,13	2,67	10,89
1884	266	1398	3624	3950	6148	15120	3132	18252	3,15	2,71	9,96
1885	266	1436	4298	4131	5886	15751	3272	19023	3,06	2,66	10,00
1886	266	1467	5302	4185	5950	16904	2988	19892	3,04	2,67	10,61
1887	266	1452	4698	4439	6724	17313	3469	20782	2,87	2,42	9,26
1888	266	1459	5860	4710	6953	18982	3680	22662	2,97	2,51	10,05
1889	266	1813	5064	5036	7762	19675	3865	23540	2,93	2,39	9,51
1890	266	1680	6512	5545	8066	21803	4123	25926	3,14	2,60	10,89
1891	266	1755	6761	5891	9578	23985	4239	28224	3,47	2,73	11,63
1892	266	1747	6220	6143	10139	24249	4808	29057	3,41	2,71	11,36
1893	266	1792	7161	6547	10589	26089	5016	31 105	3,32	2,69	10,82
1894	266	1869	6781	7169	11907	27726	5042	32768	3,21	2,61	10,49
1895	266	1872	6747	7508	12013	28140	5704	33844	3,28	2,70	11,11
1896	266	1961	8756	8384	12952	32053	5457	37510	3,58	2,93	11,95
1897	272	2034	8406	9107	14234	33781	4932	. 38713	3,52	2,96	12,27
1898	276	1969	6420	8939	14692	32020	4577	36597	3,27	2,68	11,15
1899	276	2020	6545	9514	14935	33014	4906	37920	3,82	2,78	10,86
1900	276	2147	7195	9626	17256	36224	5004	41228	3,55	2,96	11,62
1901	276	2098	7748	9965	17616	37427	4755	42182	3,64	3,03	11,82
	İ				100						
			,		u.			2			
		a							=		,
					0		ı	,		-	
					A						

12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge. Relevé de la circulation des trains.

				tung de			Zugskil <i>Kilomètre</i>	
			<u> </u>	ture des		S		s-trains
Bahnstrecken $\it Lignes$	Per Tag Par jour	Personenzüge Trains d. voyageurs	Gilerilge mit Personenbelörd. Trains de marchand. transp. des voyageurs	Güterzüge Trains demarchan- dises	Materialzüge Trains de matériaux	Total	1901	1900
A. Luzern-Chiasso - Lucerne-Chiasso. 226 Kilom.			1		4	50 50		
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.			50					
Vom 1. Januar bis 31. M ai Du 1 ^{er} janvier au 31 mai	58	4403	833	3345	_	8581	1021923	1009440
Vom 1. Juni bis 30. September Du 1 ^{er} juin au 30 septembre	58	3556	538	2956	_	7050	831203	829367
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember . Du 1 ^{er} octobre au 31 décembre	59	2682	588		, -	5436	628323	626679
2. Extrazüge — Trains spéciaux		10641 397	1959	$\begin{array}{c} 8467 \\ 3604 \end{array}$	_	$\frac{21067}{4001}$	$2481449 \\ 291926$	2465486 315549
3. Materialzüge — Trains de matériaux		11038	1959	12071	1121	$25068 \\ 1121$	$2773375 \\ 25375$	$\begin{array}{c} 2781035 \\ 25536 \end{array}$
		11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
B. Bellinzona-Locarno. 21 Kilom.								2
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.							İ	
Vom 1. Januar bis 31. Mai Du 1 ^{er} janvier au 31 mai	14	1812		254		2066	43386	44688
Vom 1. Juni bis 30. September Du 1 ^{er} juin au 30 septembre	14	1464	_	208	_	1672	35112	34981
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember . Du 1 ^{er} octobre au 31 décembre	14	1104		156		1260	26460	26460
2. Extrazüge — Trains spéciaux		4380		618		$\begin{array}{c c} 4998 \\ \hline 3 \end{array}$	$104958 \\ -63$	106129 126
3. Materialzüge — Trains de matériaux		4383	_	618	_ 115	5001 115	$105021 \\ 2415$	$\begin{array}{c} 106255 \\ 2624 \end{array}$
		4383	_	618	115	5116	107436	108879
C. Bellinzona-Luino. 40 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.								
Vom 1. Januar bis 31. Mai	16	1510	381	381	_	2272	90880	90880
Vom 1. Juni bis 30. September Du 1er juin au 30 septembre	16	1220	312	314	-	1846	73840	73475
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember . Du 1er octobre au 31 décembre	16	920	234	236	_	1390	55600	55680
2. Extrazlige — Trains spéciaux	8	3650	927	931 917	_	5508 918	$220320 \\ 36646$	$\begin{array}{c c} 220035 \\ 24587 \end{array}$
3. Materialzilge — Trains de matériaux		3651	927	1848	<u>-</u>	6426 12	$256966 \\ 456$	244622 312
5. materialização — 17ams de materialix		3651	927	1848	12	6438	257422	244934
		- 302						

		Nombr	e et na	ttung d e	train		Zugskil Kilomètr	
Bahnstrecken Lignes	Per Tag Par jour	Personenzüge Trains d. voyageurs	Gilerzige mit Personenbelörd. Trains de marchand. transp. des voyageurs	Güterzüge Trains demarchan- dises	Materialzüge Trains de matériaux	Total	1901	1900
D. Goldau-Z ug. 16 Kilom.	-							
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.		*						
Vom 1. Januar bis 31. Mai	22	2416	127	635	<u> </u>	3178	50,848	50848
Vom 1. Juni bis 30. September Du 1er juin au 30 septembre	24	2196	104	520	_	2820	45120	44848
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember . Du 1er octobre au 31 décembre	22	1472	156	312	_	1940	31040	31040
2. Extrazüge — Trains spéciaux		6084 36	387	1467 413	_	$7938 \\ 449$	127008 7184	126736 9136
3. Materialzüge — Trains de matériaux		6120	387	1880	$\frac{-}{46}$	8387 46	$134192 \\ 522$	135872 592
		6120	387	1880	46	8433	134714	136464
Rekapitulation. — Récapitulation.								
Lucerne-Chiasso	58.59	11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
Bellinzona-Locarno	14	4383		618	115	5116	107436	108879
Bellinzona-Luino	16	3651	927	1848	12	6438	257422	244934
Goldau-Zug	22.24	6120	387	1880	46	8433	134714	136464
		25192	3273	16417	1294	46176	3298322	3296848
							,	
P in								J.
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,								
								.]

13. Zugsleistungen. Parcours des trains.

		Zugskil <i>Kilomètr</i>	1907	Achsenk Kilomètre	ilometer es-essieux	Kilomètr	enkilometer res-tonnes s brut)		enkilometer es (poids net)
		1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900
Januar	Janvier	257487	251218	7401619	7057950	48593094	46183929	11636082	11938469
Februar	Février	235032	236645	6356015	6759998	41742402	43026794	10210184	11489762
März	Mars .	275681	277225	8253204	8492400	54636570	55381446	14272806	14322249
April	Avril .	271941	277088	8127692	8502983	53810725	53271252	12646647	13131573
Mai	Mai.	278765	281262	8621174	8705580	56157783	57011359	13597338	13722567
Juni	Juin .	260172	264401	8304801	8369272	55068903	54305190	12784449	12425667
Juli	Juillet.	263147	263310	8327053	8244750	54669386	53119939	12027385	11268623
August	Août .	262275	266243	8191327	8273281	53508664	53128964	12517167	12095842
September	Sept. .	265948	262505	8712475	8280464	57233975	53870841	13236797	12348503
Oktober	Octobre	292059	292337	9478213	9459129	63161993	63026376	17114846	15202100
November	Nov	269597	269054	8406349	8103149	55142717	53059036	14493296	13429009
Dezember	$Dcute{e}c.$.	269708	263732	8343670	7705617	53055428	49690810	12300370	11999431
	Total	3201812	3205020	98516592	97954573,	646781640	635075936	156837367	153373795
Ferner a Strecke "So grenze" bi vom 1. Jan 31. Dezo Sur le po frontière Luino du au 31 dé	chweizer- s Luino nuar bis ember arcours suisse- ler janv.	96510	91828	2786236	2548103	17861440	16163697	_	- · ·
Gesamttotal - T	otal général	3298322	3296848	101302828	100502676	664643080	651239633	156837367	153373795

Hievon fallen auf die Materialzüge: - Dont pour les trains de matériaux:

			1901:	1900:
Zugskilometer		kilomètres-trains	28,603	28,974
Achsenkilometer	_	$kilom\`etres$ -essieu x	342,151	381,337
Bruttotonnenkilometer		kilomètres-tonnes (poids brut)	237.289	207,740

Nach Abzug der Leistungen für die Materialzüge und auf der Strecke "Schweizer-Grenze" bis Luino verbleiben demnach für die fahrplanmässigen und Extra-Züge auf der eigenen Linie Déduction faite du mouvement des trains de matériaux et de celui sur le tronçon frontière suisse-Luino, il reste donc pour les trains réguliers et spéciaux sur nos propres lignes:

			1901.	1900.
Zugskilometer		kilomètres-trains	3,173,209	3,176,046
Achsenkilometer	_	kilomètres-essieux	98,174,441	$97,\!573,\!236$
Bruttotonnenkilometer		kilomtonnes (poids brut)	646,544,351	634,868,196
Nettotonnenkilometer		kilomtonnes (poids net)	156,837,367	153,373,795

14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1901. Parc des locomotives fin 1901.

Serie Séries	Dienstkategorie — Catégories	Vom Jahr De l'année	N	Anzahl Nombre	Triebachsen Essieux mo- teurs
$\mathbf{E^2}$	Vierkuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. für Rangierdienst \ Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de manœuvre	1874 1883	1—4 5—6	4 2	$\begin{bmatrix} \mathbf{I} \\ 8 \\ 4 \end{bmatrix}$
Ез	Sechskuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. f. Rangierdienst Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de man.	1897 1898 1901	301—304 305—306 307—312	$\frac{4}{2}$	12 6 18
F^3	Sechskuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst	1882	, 13	1	3
F ²	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst	1882	14	1	2
$ m A^2T$	Vierkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn	1883 1874	18—20 22—24	3 3	$\frac{6}{6}$
A ²	Vierkuppler-Tenderlokomotiven für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine	1882 1890	25 - 30 $31 - 33$	6 3	12 6
A ²	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine	1882	1000	1	2
$ m A^3_T$	Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 3 zylindrige Compoundlokomotive	1894	201	1	3
$ m A^3_T$	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 4 zylindrige Compoundlokomotiven	1894 1897 1898	202 203—210 211—220	1 8 10	3 24 30
$\mathrm{C^3_T}$	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge Locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchand. en plaine et de voyageurs en montagne	1874 1882 1890 1891 1893 1894 1895	$\begin{array}{c} 41 - 46 \\ 51 - 66 \\ 67 - 69 \\ 70 - 71 \\ 72 - 76 \\ 77 - 78 \\ 79 - 83 \end{array}$	6 16 3 2 5 2 5	18 48 9 6 15 6 15
Вз	Sechskuppler-Tenderlokom. für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains de marchandises en plaine et de voyageurs en montagne	1882 1883		8 4	24 12
${ m D^4_T}$	Achtkuppler Lokomotiven mit Schlepptender für Bergbahn-Güterzüge Locomotives à 8 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchandises en montagne	1882 1883 1886 1890 1895	116—123 124—127 128—131	15 8 4 4 5	60 32 16 16 20
D ₆	Zwölfkuppler-Duplex-Compound-Lokomotive für Bergbahn-Güterzüge Locomotive duplex-compound à 12 roues couplées, pour trains de marchand. en montagne	1891	151 TOTAL	1 144	$\boxed{\frac{6}{448}}$

Mit der Westhinghouse-Bremse sind versehen: 6 E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T-, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven. Mit der Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E²-, 12 E³-, 6 A²T-, 10 A², 20 A³T-, 39 C³T-, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven. Le frein Westinghouse est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 10 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T.

a) Serienweise.															
	3.0		es	e e	vre		1								otiv-
8			mag	nst	nst			ii .	Aut de	r eigen	en Bahı	ı — S	Sur le	résea	u du
Serien Séries	Nummer Numéros	Anzahl Nombre	Anheizungen – Allumages	Reservedienst Service de réserve	Rangierdienst Service de manœuvre	Schnell- und Personenzüge Express et omnibus	Vorspann bei Schnell- und Porsonenzügen Double traction d'express et omnibus	Schiebedienst bei Schnell-u. Personenztigen Refoulement des express et omnibus.	Gemischte und Güterzilge Trains mixtes et de mar-	Vorspann bei Gemischten und Güterzügen Double traction des trains mixtes et de marchandises	Schiebedionst bei Gemischton und Gütorzligen Refoulement des trains mixtes et de marchandises	Materialzüge Trains de matériaux	Rangierdienst Service de manœuvre	Schneepflugfahrten Chasse-neige	Leerfahrten Haut-le-pied
	Lokomotiver locomotives		Anl	Std. Heures	Std. Heures	Schnell	Vorspa P Double	Schiebe J Refoul	Gemis	Vorspa u Double	Schiebe u Refoule	Train	R Servi	Schr	
E2	16	6	931	340	11112	92064	440		13083	1679			66672	54	2528
$\mathbf{E_3}$	301312	7,15	0.00.000.00		31183		2049		396	3020	22	A**	187098		29
F^3	13	1	26	110	the same or or or or		2019			1113		78			29
F2	14	1	29	2		11			_	1253	_		26178		3
A 2T *	18-20	3	366	262		20530	252		26	307			31710	_	6
A^2	25-33	9	1967	1264		224256	3161		29543	626		42	780	_	409
A^2	1000	1	44	116	1		-			38			22104		1
A ³ T	201 - 220	20	2614	2770	44	879210	89632	_	8844	9657	40		264	30	4060
C ³ T anc.	41 - 46	6	1088	1328	6317	48	572		68763	395	11	192	37902	-	30
C3m neu	51 - 83	33	5693	8195	1916	667068	88167	-	313235	26036	4285	949	11496	23	4695
B ³ nouv.	181—192	12	1773	8742	970	29205	100883		60885	32938	9928	1650	5820		
D^4T	101—136	36	4167	7032		5375	11598	58	719655	94787	183404	2003	10746		
De	151	1	239	19	500 000	-	-	_	31212	285	84	_	216		81
GBLok Locomot.	comotiven }	136,15	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	${422850}$	2782	30731
	mder Bahnen }	_							_	_		_	_	_	_
Locomot. é	Total	136,12	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	30731
										. b)		on	atw	ei	se.
Januar	Janvier.	135	1594	5622	6021	156928	15202	_	99242	10311	16396	475	36126	70	2465
Februar	Février .	135	1384	4017	5177	146131	14844		83597	7543	The same conservation	994			
März	Mars	135	1635	3220	5761	168500	23758		99870	12090		972	34566		3279
April	Avril	135	1624	1944	5524	174299	31712		92311	11748		532	33144		2795
Mai		135	1718	1786	5872	171543	28840	_	105759	17730		313	35232		2364
Juni	The second secon	135	1691	1462	5693	156188	27795		102981	18671	17649	31	34158		2207
uli	•	135	1708	1762	5947	161451	27312		100729	14884	15562	108	35682		2236
August	5	135	1816	1649	5956	162259	27290	29	98774	13091	15268	645	35736	_	2467
0	r Sept	135	1717	1620	5799	156114	27103	29	108639	16344		397	34794		2536
Oktober	Octobre.	136,61	1810	2251	6560	157795	25812	_	133396	19620		36	39360		29098
November		140,83	1718	2445	6111	155911	24954		112891	14121	17407	74	36666	_	26319
)ezember		141	1787	2591	6054	160388	22132	-	107453	15981	16677	337	36324		2459
	Total	136,12	$\frac{-}{20202}$	30369	70475	1927507	296754	58	$\frac{1245642}{1245642}$	172134	197774	4914	${422850}$	2782	30731
	*				- 1	1				1				- 1	
Lokom loins: parc	ngen fremder otiven ours des loco- ves étrangères	_	_	-		_	-	-	-	<u> </u>	y — x	-	-	-	

^{*}Die Lokomotiven A² T Nr. 22–24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt. Les locomotives A² T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

serien- und monatweise.

par séries et par mois.

a) I	Par se	érie	s.				,							
	omet		1 4 2 3	- '. 1'	3.5	1		1	nf eine Loko- gerechnet p. une année	fenen	kilo- une sėrie.	Wagenach kilomet	er	Bruttoton kilomet	er
Go	thard	l					eerbahn . <i>italienne</i>	7	eine Lok gerechnet une ann	hlau kon	de par par	Kilomètres e de voitures et	wagons	Kilomètres-t (poids br	ut)
Hülfszüge $Trains\ de\ secours$	Kalte Fahrten Machin, non allumées	Total	Schnell-u.Personenzüge Express et omnibus	Gemischte u. Güterzüge Trains mixtes et de marchan- dises	Vorspann Double traction	Leerfahrten <i>Haut-le-pied</i>	Total	Gesamttotal Total général	Durchschnittlich auf eine motive per Jahr gerech Moyenne par loc. p. une	Maximum d. durchlaufenen	Nombre maximum de kilo- Nombre maximum de kilo- métres forcourus for une locomotive de chaque série.	Im ganzen En tout	Auf 1 Kilomet. kommen Par kilomlocomotive	Im ganzen En tout	Auf 1 Kilomet. kommen Par kilomlocomotive
 100 42 2 144		176520 202925 23079 27461 52887 262505 22160 1028280 108294 1158390 294554 1188769 32616 4578440	5310 					176520 208235 23079 27461 65157 298835 22160 1028280 126999 1176915 299954 1188769 32616 4674980	29420 29246 23079 27461 21719 33204 22160 51414 21166 35664 24996 33021 32616 34345	2 304 13 14 19 32 1000 203 41 76 183 112 151	36642 35152 23079 27461 38278 42790 22160 64039 31748 48343 34250 41018 32616			10020606 1664733 124111 152347 2791507 29422320 7391 154941466 27045481 176777549 36214165 217600373 7881031 664643080	56,77 7,99 5,38 5,58 42,84 98,45 0,53 150,68 212,96 120,73 183,05 241,63 142,17
b) I	oar n	ois	 -											
 -46 42 -56 144	 19 19 130 19 19 -245 49 62 562	359403 321160 389197 386141 400704 379563 378097 377809 386318 426554 388392 385102 4578440	4650 4200 4650 4500 4650 4500 4650 4500 4650 4500 4650			 45 15 15 45 15 30 165	8250 6990 7830 7140 8160 8010 7440 7590 8550 9750 8220 8610	367653 328150 397027 393281 408864 387573 385537 385539 394868 436304 396612 393712 4674980		-		7647487 6552866 8480265 8314162 8846311 8526975 8526031 8395503 8971057 9784339 8643968 8613864	20,80 19,97 21,36 21,14 21,63 22,00 22,11 21,78 22,72 22,43 21,79 21,88	50189244 43011162 56074350 55015450 57687473 56522393 55948271 54837934 58931410 65132228 56632592 54710573 664643080	136,51 131,07 141,24 139,89 140,97 145,84 145,12 142,29 149,24 149,26 142,79 138,96
144	562	4578440	54750	41625	_	165	96540	4674980				101302828	21,67	664643080	142,17

16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven. Moyennes de service des locomotives.

	enen		Dienstta	ge — <i>Cl</i>	uiffre de	journées				ung der ons en º/				Durchschnitt- liche effektive Diensttage einer	Per Tag u. Loko- motive durch- schnittlich zu-
Serie Séries	Zahl der vorhandenen Lokomotiven Nombre des locomotives	im Fahrdienst en service des trains	im Rangierdienst en service de ma- noeuvre	im Reservedienst en service de ré- serve	ausser Dienst au repos	in Reparatur en réparation	Total	im Fahrdienst en service des trains	im Rangierdienst en service de ma- noeuvre	im Reservedienst en service de ré- serve	ausser Dienst au repos	in Reparatur en réparation	Total	Lokomotive im Fahrdienst inkl. Rangierdienst Moyenne d. journées effectives de scruice d'une locomotive en service des trains, y compris celui de manœuvre	rückgolegteKilo- metor inkl. Ran- gierdienst. Moyenne des kilo- mètres parcourus par four et par locomotive, ser- vice de manæuvre compris
E²	6	780	613	12	443	342	2190	35,61	27,99	0,55	20,24	15,61	100	232	80,60
E ⁸	7,12	210	1669	56	564	102	2601	8,08	64,17	2,15	21,68	3,92	100	364	80,06
F³	1	22	248	_	39	56	365	6,03	67,94		10,59	15,84	100	270	63,23
F ²	1	20	267	2	34	42	365	5,48	73,15	0,55	9,31	11,51	100	287	75,24
A ² T*	3	209	356	1	179	350	1095	19,09	32,51	0,09	16,35	31,96	100	188	59,50
\mathbf{A}^{2}	9	2057	- 1	113	702	412	3285	62,62	0,08	3,44	21,87	12,54	100	229	90,97
A ²	1	2	192	1	46	124	365	0,55	52,60	0,27	12,61	33,97	100	- 194	60,71
A ³ T	20	4345		104	1703	1148	7300	59,52	_	1,42	23,33	15,73	100	217	140,86
CBT anc.	6	808	550	52	453	327	2190	36,89	25,11	2,38	20,69	14,93	100	226	57,99
C'T neu	33	7008	42	430	2660	1905	12045	58,18	0,35	3,57	22,08	15,82	100	214	97,71
$\mathrm{B}^{\mathfrak{s}}$	12	2633	32	287	732	696	4380	60,11	0,73	6,56	16,71	15,89	100	222	68,48
D ⁴ T	36	7577	_	698	2809	2056	13140	57,66	-	5,31	21,38	15,65	100	211	90,47
D6	1	250	. —	4	64	47	365	68,49		1,10	17,58	12,88	100	250	89,36
Total	136,12	25921	3970	1760	10428	7607	49686	52,17	7,99	3,54	20,99	15,31	100	220	94,09

^{*}Die Lokomotiven A² T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt. — Les locomotives A² T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

					a. Se	rienwe	eis	$\mathrm{e}-oldsymbol{Par}$	séries						Brennn Prix m	chnittspre naterials p oyen du co le par ton	Tonn.
Serie —	- Séries	Holz	— Bois		Briqu	ettes		Steinkohlen	— Houille	,	To	tal*	Par ki	otivkilometer Tomètre- notive	Jahr Année	Betrag .	
		m³	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr. C.	Kg.	C.		Fr.	C.
$\mathbf{E^2}$		10,08	87	64	1200	36	33	1,531,200	42,931	27	1,534,416	43,055 24	8,69	24,39	1882	36	47
E ³		12,57	109	25		39	50		62,033	13	2,215,514	62,181 88		29,86	1883	32	79
F ³		1,87	16	24		_		209,250	5,866	08	209,624	5,882 32	9,08	25,49	1884	26	75
$\mathbf{F^2}$		1,87	16	63	_			244,100	6,844	15	244,474	6,860 78		24,98	1885	25	l —
${f A^2 T}$.	· · ·	7,36	61	45	_	-	-	707,700	19,842	69	709,172	19,904 14	10,88	30,55	1886	24	98
A ² 25-33		11,00	89	79	1250	38	-	3,433,900	96,250	70	3,437,350	96,378 49	11,50	32,25	1887	25	30
A ² 1000		3,83	30	52	_		-	164,150	4,597	28	164,916	4,627 80	7,4-	20,88	1888	24	21
${f A^3}_{f T}$.		47,87	400	23	15,263,360	463,005	03		20,942	74		484,348 -	15,58	47,10	1889	23	94
	- anc	19,71	166	72				$2,\!210,\!950$	61,990	28	2,214,892	62,157	17,44	48,94	1890	26	88
	- nouv	100,35	846	61	992,600	/	77	17,879,600	/	90	18,892,270	532,218 28	16,05	45,22	1891	29	56
B ³		36,77	306	16				3,345,400	93,790	77	4,952,954	142,623 55		47,55	1892	29	29
D4T		123,36	1039	50		200	33		,	59	24,884,572	698,073 42		58,72	1893**	26	56
D^6		5,86	45	56	- '		-	611,700	17,149	17	612,772	17,194 73	18,79	52,72	1894	24	92
	Total	382,00	3216	30	17,866,510	541,957	58	58,150,250	1,630,331	75	76,093,160	2,175,505 63	16,28	46,54	1895 1896	23 23	77 20
					b . M	onatw	eis	$\mathrm{se}-Par$	mois	•					1897 1898	23 23	71 99
Januar	Tannian	32,00	243	20	1,253,310	37,975	29	4,696,950	131,514	60	5,956,660	169,733 09	16,20	46,17	1899 1900	24 26	56 46
Februar	Janvier . Février .	38,00	288	80		38,538	57		112,403			151,230 57	16,13	46,09	1901	28	59
März	Mars .	33,00	$\frac{250}{250}$	80	1,655,600	50,164	68		135,942		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	186,358 28	16,42	46,94			
April	Avril .	33,00	254	10		54,053	69		125,470			179,778 59	15,95	45,71			
Mai	Mai.	32,00	246	40		49,643	50		135,763		6,493,500	185,653 50	15,88	45,41			
Juni	Juin .	32,00	246	40		40,574	75		134,212			175,033 55	15,84	45,16			
Juli	Juillet .	30,00	231	_	1,463,500	44,344	05		128,038			172,613 45	15,67	44,77			
August	Août .	28,00	215	60		43,553	20		129,927	_	6,083,250	173,695 80	15,78	45,07			
September		31,00	310		1,425,400	43,332	15		139,873	35		183,515 50	16,23	46,47			
Oktober	Octobre .	31,00	310	_	1,468,950	44,656	10		164,843		7,341,450	209,809 15		48,09			
November		27,00	270		1,597,800	48,573	10		147,373		6,847,800	196,216 35	17,27	49,47			
${\bf Dezember}$	$D\'ecembre$	35,00	350	-	1,531,200	46,548	50	5,159,050	144,969	30	6,697,250	191,867 80	17,01	48,73			
	Total	382,00	3216	30	17,866,510	541,957	58	58,150,250	1,630,331	75	76,093,160	$2,175,505$ $\boxed{63}$	16,28	46,54		* * * * * * * * * * * * * * * * * * *	

^{*}Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m³ zu 200 Kgr. Kohlen gerechnet wird. ** Vom 1. Mai 1893 an sind die Dienstkohlen auf der eigenen Bahn frachtfrei befördert worden.

^{*)} Poids total y compris le bois, dont 1 m³ équivaut à 200 kg. de charbon.

**) Depuis le 1er mai 1893, le transport des charbons de service sur le réseau du Gothard s'effectue en franchise.

18. Verbrauch und Kosten des Quantités et coût des graisses

						-							
		V	a.	Ser	ienwe	ise —	-P	ar sér	ies				
Serie —	- Séries	Mascl Graisse	hinenfe à macl		Talg	— Suij	f		neralöl <i>minérale</i>	2	Cylin <i>Huile à</i>	deröl cylindres	;
	· \	Kg.	Fr.	С.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
E ²		_	-		2,00	1	40	3459	777	25	3397	831	55
E ⁸		2,00	1	80	10,00	6	90	6646	1539	85	5431	1358	96
F ³		-	_	-	2,00	1	40	519	114	85	488	116	59
$\mathbf{F^2}$, —		_	2,00	1	36	721	161	50	. 676	160	49
A ² T			_	-	2,00	1	40	1866	425	40	1229	302	84
A ² 25-33		3,00	2	70	17,00	11	72	11529	2617	65	6879	1696	74
A ² 1000 .		<u> </u>	_		3,00	2	06	561	126	90	566	139	74
${ m A^3 T}$.		22,00	19	80	115,00	79	69	95451	21828	80	40494	10015	12
C ³ T alt -	anc	_	_	_	13,00	9		4864	1104	05	3186	794	11
C³T neu -	nouv	32,50	29	$2\tilde{\mathrm{o}}$	222,00	153	92	47526	10829	85	27468	6792	70
В ³		3,50	3	15	66,00	45	16	16557	3775	_	9987	2485	38
D4T		34,00	30	60	154,00	106	90	76607	17562	15	30383	7532	01
D6		1,00		90	13,00	9	06	2688	605	40	1484	359	32
	Total	98,00	88	20	621,00	429	97	268994	61468	65	131668	32585	61
			b.	Mo	natwe	eise –	·P	ar mo	is				,
Januar	Janvier .	10,00	9	_	84,00	57	12	18980	4745		10835	3033	80
Februar	Février .	6,00	5	40	72,50	49	30	15171	3792	75	8959	2508	1
März	Mars	6,50	5	85	80,00	54	40	20363	5090	7 5	11341	3175	1
April	Avril	8,00	7	20	58,50	40	95	24350	6087	50	11817	3308	70
Mai	Mai	8,50	7	65	36,50	25	55	25785	6446	25	12483	3495	
Juni	Juin	7,00	6	30	56,00	39	20	24077	6019	25	11486	3216	
Juli*	Juillet	9,00	8	10	37,50	26	25	31932	5074	_	12235	1945	
August	Août	16,50	14		45,00	31	50	25994	4821	35	11407	2115	
	Septembre.	4,50	4	05	40,00	28	_	24882	4922	90	11043	2184	
Oktober	Octobre .	8,00	7	20	45,00	31	50	22962	5273	_	11177	2566	1
November	Novembre .	7,00	6	30	25,00		50	17521	4623	30	9517	2511	1
Dezember	Décembre.	7,00	6	30	41,00	28	70	16977	4572	60	9368	2523	1
3	Total	98,00	88	20	621,00	429	97	268994	61468	65	131668	32585	63

^{*} Vom 1. Juli an sind die Lokomotivschmieröle von der Vacuum Oil Company gegen Pauschal-Vergütung geliefert worden. * Depuis le 1er juillet, les huiles pour locomotives sont fournies à forfait par la Vacuum Oil Company.

Schmiermaterials für Lokomotiven. et huiles pour locomotives.

Rg		molinöl	inc		iverses	*0.00	То	tal		Per Lokomot		Prix moyen e et huiles	par kg. Betrag
1,00			!						~		·	Année	Prix
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	-			Kg.	Fr.					the transfer of		1000	C.
- - - - - 1009 ₃₀₀ 232 84 43 ₃₇₂ 1 ₃₉₁ 1884 1885 1885 - - - - 3097 ₃₀₀ 323 35 50 ₃₅ 1 ₃₄₈ 1885 1886 5 ₃₅₀ 7 15 - - 18433 ₃₅₀ 4335 96 61 ₃₆₈ 1 ₃₆₅ 1887 - - - - 1130 ₃₀₀ 268 70 50 ₃₉₃ 1 ₃₂₁ 1888 1887 - - - - 1130 ₃₀₀ 268 70 50 ₃₉₃ 1 ₃₂₁ 1888 1887 1390 12 35 0 ₃₅₀ 2 65 136092 ₃₀₀ 31958 41 132 ₃₅ 3 ₃₄₁ 1889 14 ₃₀₀ 13 65 - - 75259 ₃₀₀ 17819 43 63 ₃₅₅ 1 ₃₅₁ 1891 1890 10 ₃₅₀ 13 65 - - 26619 ₃₅₀ 6316 49 89 ₃₅₅ 2 ₃₄₁ 1892 1 ₃₅₀ 1 ₃₅₀ 1 95 - - 107183 ₃₅₀ 25238 81 90 ₃₄₇ 2 ₃₄₂ 1892 1 ₃₅₀ 1 ₃₅₀ 1 95 - - 4187 ₃₅₀ 976 63 128 ₃₉₃ 2 ₃₉₃ 1895 1895 1896 144 ₃₅₀ 57 85 0 ₃₅₀ 2 65 401426 ₃₀₀ 94632 93 85 ₃₈₇ 2 ₃₉₂ 1896 1897 1898 1899			i		_	7				•			86,00
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	1,00	1	30			_							87,35
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	-		-		_	_							83,14
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	-	- "					A	' '	e ,		1,18		77,26
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	-			_	_	-		(4)		47,53	1,12		64,54
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	5,50	7	15			-	18433,50			61,68	. 1,45	1887	56,32
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$						_	1130,00	268	70	50,00	1,21	1888	49,37
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	9,50	12	35	0,50	2	65	136092,00	31958	41	132,35	3,11	1889	42,34
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	4,00	5	20		_		8067,00	1912	36	63,53	1,51	1890	40,53
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	0,50	13	65	-			75259,00	17819	43	63,95	1,51	1891	38,01
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	6,00	7	80		_		26619,50	6316	49	88,75	2,11	1892	40,44
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	5,50	7	15			_	107183,50	25238	81	90,17		1893	37,00
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	1,50	1	95				4187,50	976	63	128,39	2,99	1894	34,59
$\begin{array}{c c ccccccccccccccccccccccccccccccccc$												1895	33,00
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	4,50	57	85	0,50	2	65	401426,00	94632	93	85,87	2,02		32,62
b. Monatweise $-$ Par mois 1898 $\begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$				-							-		31,98
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$				b. 1	Ionat	wei	se – Pa	r mo	is				30,40
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$													27,46
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	9	9	00				90019	7010	0.0	01	0		26,28
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$						_			0.00			8	23,57
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	8					-			100			1501	
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$					-	-							
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$				-	_						1		
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1			-	,				1		
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$				_			,						
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	4,00	5	20	_		-				,	1,83		
7,00 9 10 $ -$ 34199,00 7887 45 $78,38$ $1,81$				-		_		6983	55	97,20	1,81		
	6,00	. 7	80	-		-	35975,50	7147	55	91,11	1,81		*
5 0 50 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	7,00	9	10				34199,00	7887	45	78,38	1,81	7 7 2	
$\frac{5,66}{5}$ $\frac{6}{5}$ $\frac{50}{5}$ $\frac{0}{5}$ $\frac{2}{5}$ $\frac{65}{5}$ $\frac{27075,56}{5}$ $\frac{7167}{50}$ $\frac{50}{5}$ $\frac{50}{5}$ $\frac{1}{1,61}$	5,00	6	.50	0,50	2	65	27075,50	7167	50	68,27	1,81	1, 1	
2,00 $2 60 - - 26395,00 7133 40 67,04 1,81$	2,00	2	60	_	-	_	26395,00	7133	40	67,04			
44,50 57 85 0,00 2 65 401426,00 94632 93 85,87 2,02	4,50	57	85	0,00	2	65	401426,00	94632	93	85,87	2,02		

19. Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Lokomotiven 1892—1901. Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1892 à 1901.

1-1		Leistung	en 1	Parcou	rs		Ma	teriall	consum	$\mathbf{n} - C$	onsomn	nation d	e matiè	res		Reparatu	rkosten
Jahr Exercices	LokomKilo	Kilon	ehsen-Kilom. nessieux t. et wag	Ki	o-Tonnen-l lomton	nes		ennma ombus				Schmi Graisse	ermater es et hu		I I	rais de tion tion Tot	n -
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901	3,236,666 3,527,947 3,841,385 3,874,109 3,985,849 4,251,320 4,522,346 4,666,500 4,707,934 4,674,980	78,7 85,7 85,7 88,6 986,2 98,0 99,0 100,5 101,3	035,486 736,802 758,990 664,517 248,404 42,029 047,113 027,621 602,676 302,828	473 520 519 539 552 592 636 650 664	2,774,5 5,869,4 6,387,6 9,708,5 9,188,5 2,539,5 2,017,4 3,975,5 1,239,6 4,643,0	477 49 072 53 957 54 870 57 8322 66 437 66 547 66 6333 76 080 76	Kg. 4,418,98 8,166,95 8,135,65 4,611,95 7,052,21 1,212,75 4,251,26 8,406,99 8,325,68 3,093,16	0 1, 0 1, 5 1, 0 1, 5 1, 0 1, 0 2,	Fr. ,317,70 ,294,67 ,340,68 ,323,48 ,365,94 ,470,39 ,557,07 ,614,21 ,878,58 ,118,81	78 10 32 29 58 19 46 40 00 11 79 35 8 78 36 12 66 23	151, 169, 187, 197, 196, 297, 362, 385, 417, 401,	Kg. 881.60 801.45 195.10 132.00 376.50 536.00 606.00 235.00 069.00 426.00	Fr 63,9 65,3 67,6 68,7 69,2 98,6 116,0 105,7 109,6 94,6	16 94 33 06 78 03 45 66 68 40	C. 83 43 29 61 56 38 23 80 47 63	Fr. 448,87 473,35 575,02 586,30 734,14 792,14 763,53 637,55 743,18 688,52	50 58 83 06 58 55 12 71 7 01 6 -
Aus dies		geben s of 1 Loke or 1 kilo	omotivk	ilomet	er	hschnitt	A	uf 1 V	allen : Vagenae nètre-es	chsenki	llomete	r	Auf	1 Bru	ttoton	lessus : nenkilo e-tonne	
Jahr	Leistungen Parcours		Materia			iten pa-	Leist.	~	Materia			ten pa-		Materia ommat		m atières	ten pa-
Exercices	WgAchsKm Kilomessieux de voit. et wag. B. T. K. Kilomtonnes	Bro mat	enn- terial ustibles	Grais	nier- erial sses et iles	Reparaturkosten Frais de répa- ration	BTKilom. Kilomtonnes (p. b.)	mat	enn- terial ustibles	mat Grais	mier- erial sses et iles	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Bre mate		mai Grai	mier- terial isses et uiles	Reparaturkosten Frais de répa- ration
1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901	21,6 130, 22,3 134, 22,8 137, 21,6 134, 21,6 135, 20,7 130, 20,6 130, 21,2 136, 21,3 138, 21,7 142,	13,65 13,88 14,10 14,81 14,40 14,21 14,66 15,57	34,16 34,27 34,59 34,48	Gr. 46,98 48,18 48,78 50,88 49,27 69,99 80,18 82,55 88,58	C. 1,97 1,85 1,76 1,77 1,74 2,32 2,57 2,27 2,33 2,02	C. 13,869 13,417 14,969 15,184 18,419 18,682 16,884 13,662 15,785 14,728	6,0 6,0 6,1 6,2 6,3 6,4 6,4 6,5 6,6	Kg. 0,635 0,612 0,620 0,658 0,661 0,694 0,691 0,780 0,751	C. 1,88 1,64 1,57 1,58 1,67 1,67 1,63 1,87 2,09	Gr. 2,17 2,16 2,18 2,36 2,28 3,38 3,90 3,89 4,15 3,96	C. 0,091 0,083 0,079 0,082 0,080 0,112 0,125 0,107 0,109 0,093	C. 0,6418 0,6012 0,6705 0,7008 0,8512 0,8987 0,8206 0,6438 0,7395 0,6796	Kg. 0,105 0,101 0,101 0,105 0,106 0,111 0,109 0,107 0,118 0,114	C. 0,81 0,27 0,25 0,25 0,25 0,26 0,26 0,25 0,29 0,32	Gr. 0,86 0,86 0,88 0,88 0,86 0,54 0,61 0,60 0,64	C. 0,015 0,014 0,013 0,013 0,013 0,018 0,020 0,017 0,017	C. 0,106 0,099 0,109 0,118 0,186 0,148 0,129 0,100 0,114 0,104

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1301. Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1901.

Sèries	Stückzahl Nombre des voitures	Anzahl der Sitzplätze Chiffre des places	Klasse - Classe			•	nach Kl	20.00	0 0	cht in Ton. t en tonnės	des es-
Serie -	Stüc Nomb voit	der Ste Chiff	Klasse	Personenwagen. Voitures.	I.	II.	III.	Total	per Wagen par voiture	Total	Zahl der Achse Chiffre des e
As	2	18	I.	Salonwagen Salon	36			36	14,0	28,0	4
A	9	18	ī.	Personenwagen — Voitures	162			162	10,5	94,5	18
A	9	21	I.		189	_		189	1	1.	18
A	26	21	I.	n n	546			546	13,0	455,0	52
A	6	18	I.	" "	108		_	108	17,0	102,0	12
A4	10	36	I.	" "	360			360	33,0	330,0	40
A4	4	36	I.	77	144	_		144	35,0	140,0	16
AB	20	6)	I.	"	120			120	1)		} 40
A-	20	245	II.	37 -		480	-	480	10,5	231,0	J 40
AB	2	8	I.	n	. 16	_		16	10,5	201,0	} 4
1		24	II.	"		48	·	48]]) 1
AB	7	9)	I.	,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	63			63	13,5	94,5	} 14
A		16	II.	" "	_	112	n	112] 10,8	0 1,0)
A B4	5	10	I.	n n	50		-	50	$\{\}$ 33,0	165,0	20
1.		30)	II.	n	_	150	_	150	Ι,	,)
A^{B4}	10	$\binom{10}{28}$	I. II.	"	100	280		380	34,0	340,0	40
D	1.1	32*		91 90 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1		191		404	10.	140	00
B	14	36	II.	n n	_	424 36		424	10,0	140,0	28
В	$\begin{vmatrix} 1\\34 \end{vmatrix}$	32	II.	n .		1088		36 1088	10,5 13,0	10,5 $442,0$	2 68
B ⁴	5	48	II.	"		240		240	33,0	165,0	20
	J	6)	II.	n n		24	_	240)	100,0	
Bcr	4	26	III.	" (mit Gepäckraum)			104	104	10,0	40,0	8
C	37	40*	III	" (avec réduft p. bagág s)	_		1432	1432	9,5	351,5	74
C	24	48	III.	n n			1152	1152	11,0	264,0	48
C4	12	72	III.	n n			864	864	16,5	198,0	48
C4	10	80	III.	"	, —	_	800	800	25,5	255,0	40
C^4	12	84	III.	" "	_	_	1008	1008	29,0	348,0	48
C4	5	84	III.	n			420	420	29,1	145,5	20
D	1	9	II.	Krankenwagen - Pour le transport des malades	_	9		9	8,5	8,5	2
Total	269			Personenwagen — Voitures	1894	2891	5780	10565	16,16	4348,0	684
)	,				<u> </u>			-	

Mit der Westinghousebremse sind versehen: alle Personenwagen mit Ausnahme von 1D Wagen.

Sont munies du frein Westinghouse: toutes les voitures sauf 1 voiture D.

Est munie de la conduite du frein Westinghouse: 1 voiture D.

Sont munies de la conduite du frein Hardy: 2 voitures AS,

de l'appareil de chauffage par la vapeur: toutes les voitures sauf 1 voiture D,

de la conduite de chauffage par la vapeur: 1 voiture D.

Westinghouseleitung ist versehen: 1 D-Wagen.

Hardybremsleitung sind versehen: 2 AS-Wagen.

Dampfheizungseinrichtung sind versehen: alle Personenwagen mit Ausnahme von 1 D Wagen.

Dampfheizungsleitung ist versehen: 1 D-Wagen.

^{*)} Wegen eingesetzten Öfen haben 6 B- und 12 C-Wagen je 4 Sitzplätze weniger.

^{*) 6} voitures B et 12 C ont chaoune 4 places de moins, occupées par des poêles.

- Séries	Stückzahl Nombre des wagons		Ladegewich <i>Ton</i>	t in Tonnen		icht n Ton. t en tonnes	r Achsen des es-
Serie	Stüc Noml wag	Gepäckwagen. Fourgons	per Wagen t. par wagon	Total	per Wagen par wagon	Total	Zahlder Achse Chiffre des e
F	11	Gepäckwagen — Fourgons	6 .	66	9,50	104,50	22
F	5	, n	6	30	8,50	42,50	10
F	20	" "	6	120	10,50	210,00	40
F	6	" " " · · · ·	6	36	13,8	82,80	12
FZ4	3	(mit Postabteilung)	15	45	30,7	92,10	12
, ,,	3	(need company)	15	45	32,25	96,75	12
Total	48	" Gepäckwagen Fourgons	$\overline{7,1}$	342	13,10	628,65	108
		Güterwagen.					
G	20	Wagons.	10,00	200,00	7 45	149,00	40
GR 1	150	gedeckte Güter- und Viehwagen	12,50	1875,00	7,45	1350,00	300
GRI	223	(wagons couverts à marchandises et bestiaux)	1 1		9,00	,	446
u	(5		12,50	2787,50	9,20	2051,60	
GRC1	$\begin{cases} 21 \end{cases}$	gedeckte Sammelgüterwagen	12,50	62,50	9,50	47,50	10 42
G	$\binom{21}{16}$	wagons converts à groupages	12,50	262,50	9,20	193,20	
) and solute Citter and Wish	12,50	200,00	9,50	152,00	32
K	217	gedeckte Güter- und Viehwagen wagons couverts à marchandises et bestiaux	10,00	2170,00	7,20	1562,40	434
Kc	71	gedeckte Güterwagen { wagons converts à marchandises }	10,00	710,00	6,35	450,85	142
L^{1}	$\int 45$	∫ offene Güterwagen ∫	12,50	562,50	5,70	$256,\!50$	90
1,1	104	\{\psi wagons découverts à marchandises \}	12,50	1300,00	5,90	613,60	208
$\mathrm{L}^{\mathrm{F}2}$	{ 200		15,00	3000,00	7,10	1420,00	400
	11	Kohlenwagen, eiserne	15,00	165,00	6,50	71,50	22
L^{F1}	150	wagons à charbon, en fer	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
$\Gamma_{\mathbf{F}}$	139		10,00	1390,00	6,50	903,50	278
	18		15,00	270,00	5,90	106,20	36
M^2	28		15,00	420,00	6,00	168,00	56
THT.	14	CI.:	15,00	210,00	6,20	86,80	28
	20	Steintransportwagen	15,00	300,00	6,50	130,00	40
M 1	4	angono pour le transport de pierres	12,50	50,00	5,15	20,60	8
M R 2	46		15,00	690,00	7,10	326,60	92
	200		15,00	3000,00	7,50	1500,00	400
M ^{R1}	5	Schienentransportwagen wagons pour le transport des rails	12,50	62,50	7,20	36,00	10
N	5 8	Langholzwagen	12,50	100,00	4,30	34,40	16
	12	\int wagons pour le transport de longs bois \	12,50	150,00	4,80	57,60	24
O_{G}	6	Geflügeltransportwagen wagons à volailles	10,00	60,00	8,00	48,00	12
O^{G}	$\begin{pmatrix} 1 \\ 2 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} 3 \\ 2 \end{pmatrix}$		10,00	30,00	7,10	21,30	6
		Bierwagen	10,00	20,00	9,50	19,00	4
O^{G_1}	$\begin{pmatrix} 2 \\ 3 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} 2 \\ 2 \end{pmatrix}$	wagons à bière	$12,00 \ 12,00$	$\substack{48,00\\25,00}$	9,70 $11,20$	$38,80 \\ 22,40$	8 4
	4) 0) Detucing our	10.00	00	(8,12	8,12	
0	4) 6 6	Petrolwagen wagons à pétrole	10,00 10,00	60,00	7,70	7,70	12
	0) augono a ponoce	10,00	60,00	9,00	36,00	12
Total	1756	Güterwagen — Wagons	12,59	22115,50	$\frac{18,60}{7,38}$	$\frac{51,60}{12953,27}$	
	1804			22457,50	-	13581,92	

- Séries	Stückzahl Nombre des wagons		_	t in Tonnen		chtin Ton. t en tonnes	e des es-
Serie	Stüc Nom wa,		per Wagen t. par wagon	Total	per Wagen par wagon	Total	Zahlder Ach: Chiffre des sieux
	1804	Transport — Report		$22457{,}50$		13581,92	3620
	*	Wagen für Dienstzwecke.	5-1.				
		Wagons affectés à divers services.				5 ⁶ 4	
S	10	{Stationswagen } wagons pour le service des gares }	10,00	100,00	4,45	44,50	20
S	52	{ Kiestransportwagen { wagons à gravier }	10,00	520,00	4,45	231,40	104
S	2	{Wagen zu Werkstättezwecken } wagons pour le service des ateliers }	10,00	20,00	4,45	8,90	4
Oĸ	3	{ Hülfswagen { wagons de secours }	12,50	37,50	8,70	26,10	6
$O_{\mathbf{G}}$	1	{Brückenrevisionswagen { wagon pour l'inspection des ponts }	12,50	12,50	9,64	9,64	2
Oĸ	1	{Tunnelbeleuchtungswagen wagon pour l'éclairage des tunnels }	10,00	10,00	9,00	9,00	2
Ом	1	{ Gasrecipientenwagen { wagon à réservoir de gaz d'éclairage }	15,00 15,00	15,00 15,00	9,90 13,40	9,90 $13,40$	2
Total	71	Wagen für Dienstzwecke Wagons pour services divers	10,28	730,00	4,98	352,84	142
Gesamt- total Total général	1875	Gepäck-, Güter- u.StatWagen etc. Fourgons et wagons de tous genres		23187,50		13934,76	3762

Mit der Westinghousebremse sind verschen: 42 F-, 6 FZ4, 20 G-, 373 GR1-, 42 GdC1- 12 OG- und 6 OG1-Wagen.

" Westinghouseleitung sind verschen: 3 OK (Hülfs-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

" Dampfheizungseinrichtung sind verschen: 42 F- und 6 FZ4-Wagen.

" Dampfheizungsleitung sind verschen: 20 G-, 373 GR1-, 42 GRC1-, 12 OG-, 6 OG1-, 3 OK (Hülfs-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

Spezialwagen für Biersendungen der Aktienbrauerei Bellinzona. 4) Eigentum der Società ital.-americ. pel petrolio in Venedig

Sont munis du frein Westinghouse: 42 F, 6 FZ⁴, 20 G, 373 GR¹, 42 GRC¹, 12 OG et 6 OG¹.

de la conduite du frein Westinghouse: 3 OK et 2 OM,

de l'appareil de chauffage par la vapeur: 42 F et 6 FZ⁴,

de la conduite de l'appareil de chauffage par la vapeur: 20 G, 373 GR¹, 42 GRC¹, 12 OG, 6 OG¹, 3 OK

et 2 OM.

Spezialwagen für Biersendungen der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.
 Eigentum der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.

¹⁾ Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.
2) Propriété de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.
3) Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie de Bellinzona.
4) Propriété de la Société ital.-améric. des pétroles à Venise.

21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen.

Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons.

a. Wagenlauf. - Parcours.

	Persone Voit	nwagen ures	Güterv Fourgons	vagen et wagons	То	tal
		Achser	kilometer —	Kilomètres-es	ssieux	d.
1. Lauf der eigenen Wagen: Parcours des véhicules du Gothard:	1901	1900	1901	1900	1901	1900
a) Auf dem eigenen Bahnnetz Sur le réseau du Gothard	22,300,558	21,874,694	24,605,550	24,011,396	46,906,108	45,886,090
b) Auf schweizerischen Bahnen Sur réseaux suisses	3,494,026	3,645,182	16,574,640	16,949,230	20,068,666	20,594,412
c) Auf fremd. Bahnen (inkl. Grenze-Luine) Sur réseauxétrang. (frLuino incl.)	7,544,850	5,686,352	27,453,930	24,993,880	34,998,780	30,680,232
Gesamtlanf der eigenen Wagen	33,339,434	31,206,228	68,634,120	65,954,506	101,973,554	97,160,734
, " , " , p , p , p , p , p , p , p , p			n	7	4	
2. Wagenlauf auf den eigenen Linien: Parcoars des véhicales sur le réseau du Gothard:	* * *					
a) Eigene Wagen Véhicules du Gothard	22,300,558	21,874,694	24,605,550	24,011,396	46,906,108	45,886,090
b) Fremde Wagen: Véhicules étrangers:						- i- i
1. Wagen schweizer. Bahnen Véhicules de Compagnies suisses	2,046,374	2,476,548	9,001,318	7,611,388	11,047,692	10,087,936
2. Eidgenöss. Bahnpostwagen . Fourgons des Postes fédérales	=		3,486,759	3,640,849	3,486,759	3,640,849
3. Ausländische Wagen Véhicules d'autres pays	1,243,105	1,559,902	33,890,420	34,823,795	35,133,525	36,383,697
4. Schlafwagen	1,986,308	1,999,771			1,986,308	1,999,771
Gesamtlanf eigener und fremder Wagen Parcours total des véhicul, sur le réseau du Gothard	27,576,345	27,910,915	70,984,047	70,087,428	98,560,392	97,998,343

^{*}Inkl. 43800 Achsenkilom. auf der Strecke Schweizergrenze-Luino. — Y compris 43800 kilom.-essieux sur le parcours frontière suisse-Luino.

b. Ausnützung der Wagen. — Utilisation des véhicules.

In den Personenwagen waren durchschnittlich besetzt von sämtlichen Sitzen: Moyenne des places occupées par rapport au total des places dans les voitures:

1901				1900
I. Klasse	22,13 º/o	,	$23,41^{-0}/0$	I^e $classe$
II. "	31,14 ,,		33,52 ,,	IIe ,,
III. "	36,48 ,,		39,15 ,	IIIe "
Im Ganzen	32,47 ,,		34,81 ,,	Ensemble.

Es kamen durchschnittlich auf einen besetzten Sitzplatz unbesetzte Plätze:

Moyenne des places vides pour une place occupée:

1901			1900
I. Klasse	3,52	$3,_{27}$	Ie classe
II. "	2,21	1,98	IIe "
III. "	1,74	1,55	IIIe "
Im Ganzen	2,08	1,87	Ensemble.

Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen: Utilisation du tonnage des wagons:

1901		1900
35,16 0/0		34,63 0/0

22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen 1892—1901.

Parcours, consommation de matières et frais de réparation des voitures, fourgons et wagons de 1892 à 1901.

		ungen			onsommat	aterialkon ion de ma		3				rkosten éparation	n
Jahr Exercice	Wagenachsen- kilometer Kilomessieux de voitures, fourgons et wagons	Bruttotonnen- kilometer Kilomtonnes (poids brut)	Schmier- material Graisses et huiles	Per Achskilo- meter Par kilomes-	Per Brutto- tonnenkilom. Parkilomton. (poids brut)	Betr Pris	J	Per Achskilo- meter Par kilomes- sien	Per Brutto- tonnenkilom. Par kilomton. (poids brut)	Betrag <i>Prix</i>	5	Per Achskilo- meter . Par kilomes- sieu	Per Brutto- tonnenkilom. Par kilomton.
			Kg.	Gr.	Gr.	Fr.	C.	C.	С.	Fr.	C.	C.	C.
	*												
1892	69,935,486	422,774,979	19,511,50	0,279	0,046	4,131	55	0,006	0,001	203,724	05	0,291	0,048
1893	78,736,802	475,869,477	23,250,10	0,295	0,049	5,071	05	0,006	0,001	260,612	28	0,381	0,055
1894	85,758,990	526,387,072	23,910,75	0,279	0,045	5,011	23	0,006	0,001	372,639	09	0,485	0,071
1895	83,664,517	519,708,957	24,964,05	0,298	0,048	5,111	71	0,006	0,001	350,768	19	0,419	0,067
1896	86,248,404	539,188,370	23,303,50	0.270	0,048	4,602	72	0,005	0,001	348,794	02	0,404	0,065
1897	88,142,029	552,539,322	30,929,50	0,351	0,056	12,099	27	0,014	0,002	384,466	13	0,486	0,070
1898	93,047,113	592,017,437	35,885,50	0,386	0,061	7,027	42	0,008	0,001	425,999	79	0,458	0,072
1899	99,027,621	636,975,547	35,876,00	0,862	0,056	7,158	_	0,007	0,001	363,849	02	0,867	0,057
1900	100,502,676	651,239,633	42,991,50	0,428	0,066	8,625	58	0,008	0,001	512,885	64	0,510	0,079
1901	10 1, 302,828	664,643,080	55,015,50	0,548	0,083	11,050	40	0,011	0,002	499,927	77	0,498	0,075
			N/										
9 9			7										
a.											-		

39

23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen. Quantités et coût des graisses et huiles pour voitures, fourgons et wagons.

Mon Moi		Mine Huile n		le	Pet Pétr				alg uif	Dive Matières		rses	To	Total					
		Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.			
Januar	Janvier	2747,00	549	40	70	11	20	15 .	10	20		-	-	2832,00	570	80			
Februar	Février	2174,00	434	80	30	4	80	5	3	40	_	_		2209,00	443	 			
März	Mars .	3473,00	694	60	30	4	80	5	3	40	 ,	_	-	3508,00	702	80			
April	Avril .	4129,00	825	80	35	5	60		-			-	-	4164,00	831	40			
Mai	Mai .	5120,00	1024	-	50	8	-	5	3	50	0 E	-	_	5175,00	1035	50			
Juni	Juin .	6038,00	1207	60	30	4	80		_	_	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		-	6068,00	1212	40			
Juli	Juillet .	6995,00	1399	_	15	2	40	15	10	50	_		-	7025,00	1411	90			
August	Août .	6082,00	1216	40	30	4	80	<u></u>	_	-	~— .	_	-	6112,00	1221	20			
September	Sept	5232,00	1046	40	35	5	60			_	1,00	5	30	5268,00	1057	30			
Oktober	Octobre	4376,00	875	20	15	2	40	20	14	_	6,50	7	85	4417,50	899	45			
November	Nov	4435,00	887		40	6	40	_	_				_	4475,co	893	40			
Dezember	Déc	3684,50	736	90	55	8	80	15	10	50	7,50	15	05		771	25			
	Total	54485,50	10897	10	435	69	60	80,00	55	50	15,00	28	20	55015,50	11050	40			
		V	1					* = * = *						* * * * * * * * * * * * * * * * * * *					

Pro Wagenachsenkilometer wurde Schmiermaterial verbraucht 0,548 Gramm.

" betragen die Kosten des Schmiermaterials 0,011 Cts.

Consommation de graisses et huiles par kilomètre-essieu: 0,543 gramme Coût des graisses et huiles par kilomètre-essieu: 0,011 centime.

24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen). Dépenses du service de la traction (redevances non déduites).

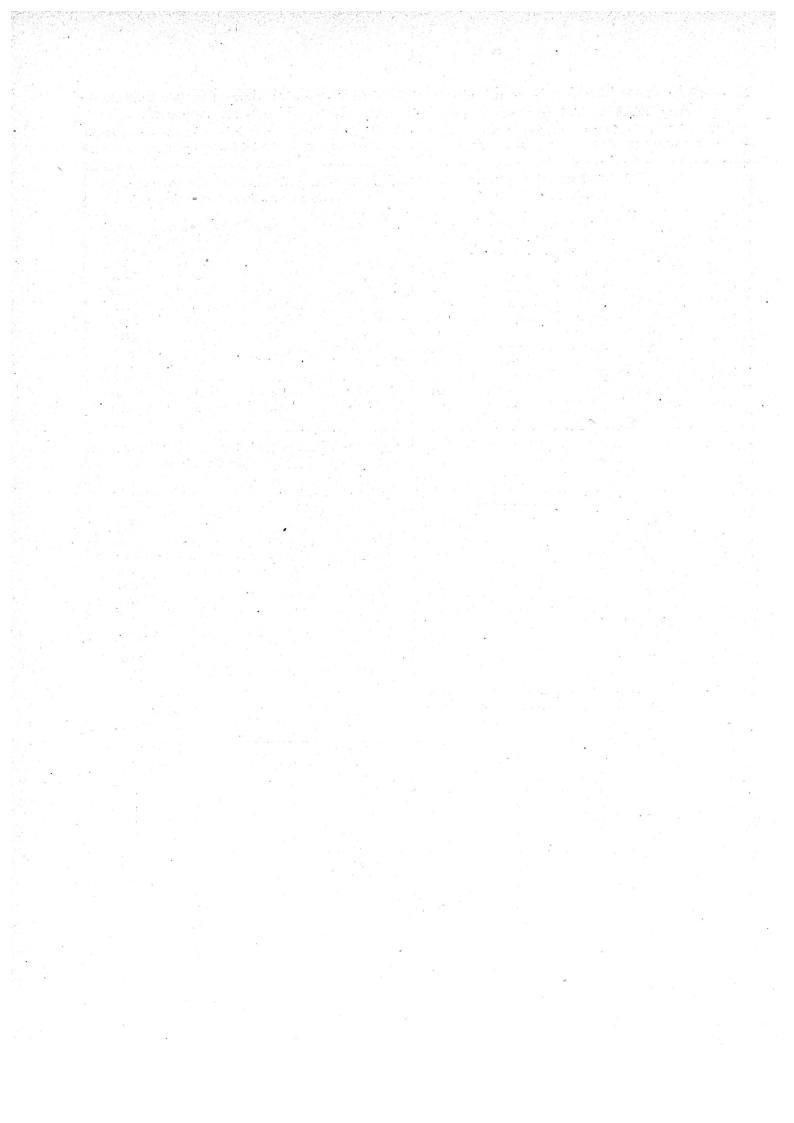
Bezeichnung der Ausgaben Nature des dépenses	Betrag Montan		Totalbetr Totau		kilor Par k	Zugs- neter vilom ain	Per Lo kilon Par k locon	neter	Par k essie voit.,	nkm. ilom u de	Per B tonne Par k ton (poids	enkm. ilom. ine
	F'r.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
A. Personalansgaben, — Personnel.						* . **						
(Besoldungen, Löhne, Diäten, Reise- und Wohnungs- entschädigungen, Dienstkleider u. s. w.)		2.0							ž. =			
entschädigungen, Dienstkleider u. s. w.) (Appointements, émoluments, salaires à la journée, indemnités de voyage et de logement, primes de par- cours, uniformes, etc.)										<i>i</i>		
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (Centralbureau des Fahrdienstes)	44,618	31			1,353		0,954		0,0441	*	0,0067	
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure: Personnel des locom. et visit. du matériel:		* 5					•					, *
a. Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal	65,940	73			1,999		1,411		0,0851		0,0099	
b. Lokomotivführer und Heizer	989,244	49			29,992		21,160		0,9765		0,1489	
c. Wagenvisiteure u. Wagenvisiteuregehilfen Visiteurs et aides-visiteurs	75,818	43			2,299		1,622		0,0748		0,0114	2. 1.
B. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- u. Wagenreiniger, Wagenschmierer) Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel (nettoyeurs de loco-	144,775	7 8			4,889		3,097		0,1429		0,0218	
motives, nettoyeurs et graisseurs des voi- tures et wagons)		-	1,320,397	74		40,032		28,244		1,3034		0,19
B. Materialverbranch der Lokomotiven und Wagen. Matières pour locomotives, voitures et wagons.	•											
1. Brennmaterial — Combustibles:												
a. Für Lokomotiven — Pour locomotives .	2,118,816	23	* · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		64,240		45,322		2,0916		0,3188	
b. Für Wagen — Pour voitures et wagons	10,689	86			0,324		0,229		0,0106		0,0016	
2. Schmiermaterial: — Graisses et huiles:					, "							
a. Für Lokomotiven — Des locomotives .	94,640	63	2		2,869		2,024		0,0934	8	0,0142	
b. Für Wagen — Des voitures et wagons	11,050	40			0,335		0,236		0,01 09		0,0017	
3. Beleuchtungsmaterial: Eclairage:					-	40						
a. Für Lokomotiven — Des locomotives .	14,490				0,439		0,310		0,0143		0,0022	
b. Für Wagen — Des voitures et wagons 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Ver- packung, Wasser und Streusand: Nettoyage, désinfection, étoupage, eau et sable:	74,085	97			2,246		1,585		0,0781		0,0111	
a. Für Lokomotiven — Pour locomotives.	46,325	85			1,405	5	0,991		0,0457		0,0069	
b. Für Wagen — Pour voitures et wagons	4,115		2,374,215	15	0,125	71,983	0,088	50,785	0,0041	2,3437	0,0007	0,35
Übertrag — A reporter			3,694,612	-		112,015		79,029		3,6471	,	0,55

Bezeichnung der Ausgaben Nature des dépenses	Betra Monta		Totalbetr		kilo Par k	Zugs- meter kilom	Par k	neter	achse Par k	ilom u de	Per B tonne Par k ton (poids	nkm. ilom. ine
	Fr.	C,	Fr.	C,	C.	C.	C.	C.	C.	- C.	C.	C.
Übertrag — Report		.,120	3,694,612	89		112,015		79,029		3,6471		0,555
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. Entretien et réfection du matériel roulant.										``		N.
1. Lokomotiven und Tender	688,523	17		-	20,875	* 3	14,728		0,6796	2	0,1036	-
2. Personenwagen Voitures	269,580			-	8,173		5,767	8	0,2661		0,0106	
3. Lastwagen — Wagons	230,347	06	1,188,450	94	6,984	36,032	4,927	25,422	0,2274	1,1731	0,0346	0,178
D. Sonstige Ausgaben. — Autres dépenses:			- 7			e 0		S 5				
1. Bureaubedürfnisse, Druck- und Buchbinder- kosten, Insertionen, Porti und Telegramme Fournitures de bureau, frais d'impression et de reliure, insertions, ports de lettres et télégrammes	8,519	62			0,258		0,182		0,0084		0,0013	
2. Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, namentlich auch der Remisen und Übernachtungslokale	10,616	48			0,322		0,227		0,0105		0,0016	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars für den Fahrdienst (exkl. desjenigen der Werkstätten)	8,024	65	•		0,243		0,172		0,0079		0,0012	
4. Verschiedenes — Divers	21	_	27,181	75	0,001	0,824	0,000	0,581	0,0000	0,0268	0,0000	0,004
Total			4,910,245			148,871	10 Seg.	105,032		4,8470		0,738
								* ±\$				

25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1892—1901 pro Lokomotiv-Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen).

Relevé chronologique des frais de traction de 1892 à 1901 par kilomètre-locomotive, kilomètre-essieu de voitures et wagons et kilomètre-tonne, poids brut (redevances non déduites).

	Cap. IV	A 1-3. Personne	onalausgaber vl.	1.	Cap. IV B 1a-4			
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per LokK. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu	Per BTKil. Par kiltonne (poids brut)	Betrag Sommes	Per LokKil. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu	Per BTKil. Par kiltonne (poids brut)
	Fr.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	С.
1892	729,880	22,552	1,044	0,1726	1,408,209	43,510	2,014	0,3331
1893	813,959	23,072	1,034	0,1710	1,391,566	39,444	1,767	0,2924
1894	897,583	23,366	1,047	0,1705	1,442,194	37,544	1,682	0,2740
1895	965,685	24,927	1,154	0,1858	1,428,630	36,876	1,708	0,2749
1896	1,055,629	26,484	1,224	0,1958	1,472,121	36,934	1,706	0,2780
1897	1,178,045	27,710	1,337	0,2182	1,611,727	37,911	1,829	0,2917
1898	1,303,012	28,813	1,400	0,2201	1,719,910	38,031	1,848	0, 2905
1899	1,302,853	27,919	1,316	0,2045	1,771,991	37,973	1,789	0,2782
1900	1,389,514	29,515	1,383	0,2184	2,041,933	43,371	2,031	0,8185
1901	1,320,398	28,244	1,303	0,1937	2,274,273	48,647	2,245	(),3421
	IV B 1b-4b.		erbrauch der les voitures			Unterhalt u. E en et réfection		
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per LokK. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu		Betrag Sommes	Per LokKil. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu	Per BTKil. Par kiltonne
	Fr.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	C
1892	40,965	1,266	0,058	0,0097	652,599	20,164	0,988	0,1544
1893	41,318	1,171	0,053	0,0087	733,962	20,804	0,932	0,1542
1894	40,742	1,060	0,047	0,0077	947,664	24,670	1,105	0,1800
1895	37,642	0,972	0,045	0,0072	937,076	24,188	1,120	0,1803
1896	41,229	1,034	0,048	0,0077	1,082,939	27,170	1,256	0,2708
1897	70,915	1,668	0,080	0,0128	1,176,611	27,676	1,335	0,2120
1898	66,895	1,479	0,072	0,0113	1,189,533	26,304	1,278	0,2 09
1899	73,830	1,582	0,075	0,0116	1,001,406	21,459	1,011	0,1572
1900	99,033	2,104	0,099	0,0152	1,256,072	26,680	1,250	0,1928
1901	99,942	2,138	0,099	0,0151	1,188,451	25,422	1,173	0,1788
-	Cap. IV D	1-4. Sonsi Autres dépe	tige Ausgab	en.	Gesan	ntausgaben —	- Dépense to	tale.
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per LokK. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu	Per BTKil. Par kiltonne (poids brut)	Betrag Sommes	Per LokKil. Par killoc.	Per AchsKil. Par kilessieu	Per BTKil. Par kiltonne (poids brut)
	Fr.	C.	C.	С.	Fr.	C.	C.	C.
1892	21,314	0,658	0,031	0,0050	2,852,971	88,150	4,079	0,6748
1893	18,844	0,534	0,024	0,0040	2,999,651	85,025	3,810	0,6808
1894	22,436	0,584	0,026	0,0043	3,350,621	87,224	3,907	0,6365
1895	21,097	0,544	0,025	0,0041	3,390,132	87,507	4,052	0,6523
1896	26,843	0,673	0,031	0,0050	3,678,764	92,295	4,265	0,6823
1897	25,150	0,592	0,029	0,0046	4,062,449	95,557	4,609	0,7352
1898	27,466	0,607	0,030	0,0046	4,306,817	95,234	4,629	0,7274
1899	24,747	0,531	0,025	0,0039	4,174,828	89,464	4,216	(),6554
1900	26,582	0,564	0,026	0,0033	4,813,135	102,234	4,789	0,7890
1901	27,182	0,581	0,027	0,0041	4,910,246	105,082	4,847	0,7888
		- 4001	- 1	- 70011	,	1	,	,



GRAPHISCHE DARSTELLUNG

DER TRANSPORT-QUANTITÄTEN, DER PERSONENKILOMETER,
DER GÜTERTONNENKILOMETER
UND DER FINANZIELLEN BETRIEBSERGEBNISSE
in den Jahren 1890 - 1901.

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE

DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, DES KILOMÈTRES-VOYAGEURS,
DES KILOMÈTRES-TONNES DE MARCHANDISES,
AINSI QUE DES RÉSULTATS FINANCIERS
de 1890 - 1901.

TRANSPORT-QUANTITÄTEN

in den Jahren 1890 - 1901.

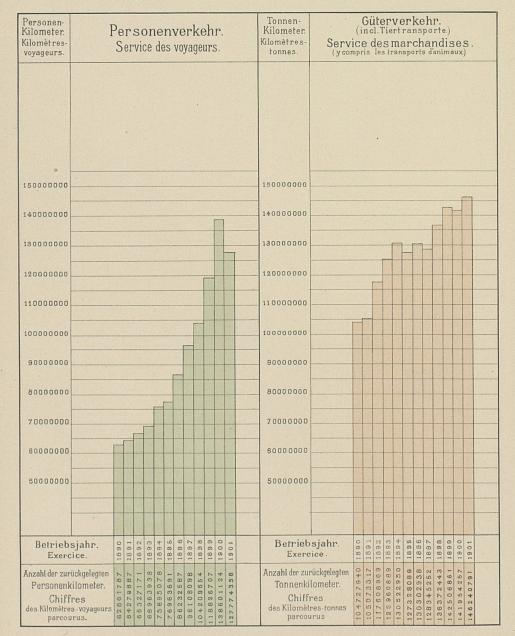
QUANTITÉS TRANSPORTÉES de 1890 - 1901.

Personen. Voyageurs.			er												Tonnen. Tonnes.	Gepäck- Ser Transports	&T	ier	d	es	spo	orl	rc	ha	ht i	lis	ses	3	
															au.	en Hi													
	яатам														HATIT	AUU I													
3000000		Ic		71											1200000	DO HE													
2800000	TWO PARTS													1120000															
2600000															1040000												,		
2400000															960000		•												
2200000															880000														8
2000000															800000	Additi													
1800000	NUNDER		V	2								The state of the s		No. of	720000	127/AAT			The second										
1600000				23									100		640000	1 3 30 3													
1400000														0	560000														
1200000															480000														
1000000															400000														
																							9						
Betrieb Exerc		1890	1891	6	1893	1894	1895	1896	1897	0	1899	1900	1901		Betrie Exer	bsjahr.	1890	1891		1893	1894	0	1896	1897	0	1899	1900	0	
Anzahl der b Perso Chiffi des voyageurs	nen.	1296500	1388671	1452585	1492196	1587864	1624413	1708754	2043516	0	465	2636344	2627409		der beförd Poids e	Gewieht lerten Güter. In tonnes ses transportées	688595	706132	770077	791425	811168	825002	873100	906809	957467	1004992	978016	984264	

PERSONENKILOMETER & GÜTERTONNENKILOMETER

in den Jahren 1890 - 1901.

Kilomètres-voyageurs et kilomètres-tonnes de marchandises de 1890-1901.



FINANZIELLE BETRIEBSERGEBNISSE

in den Jahren 1890 - 1901.

RÉSULTATS FINANCIERS DES EXERCICES de 1890-1901.

