

**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:** 09.01.2026

**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 Tabellen.

Graphische Darstellung der Betriebsergebnisse.

---



# **Urteil**

des

**Schweizerischen Bundesgerichtes**

vom 25. Juni 1901

in Sachen

**der Gotthardbahngesellschaft in Luzern**

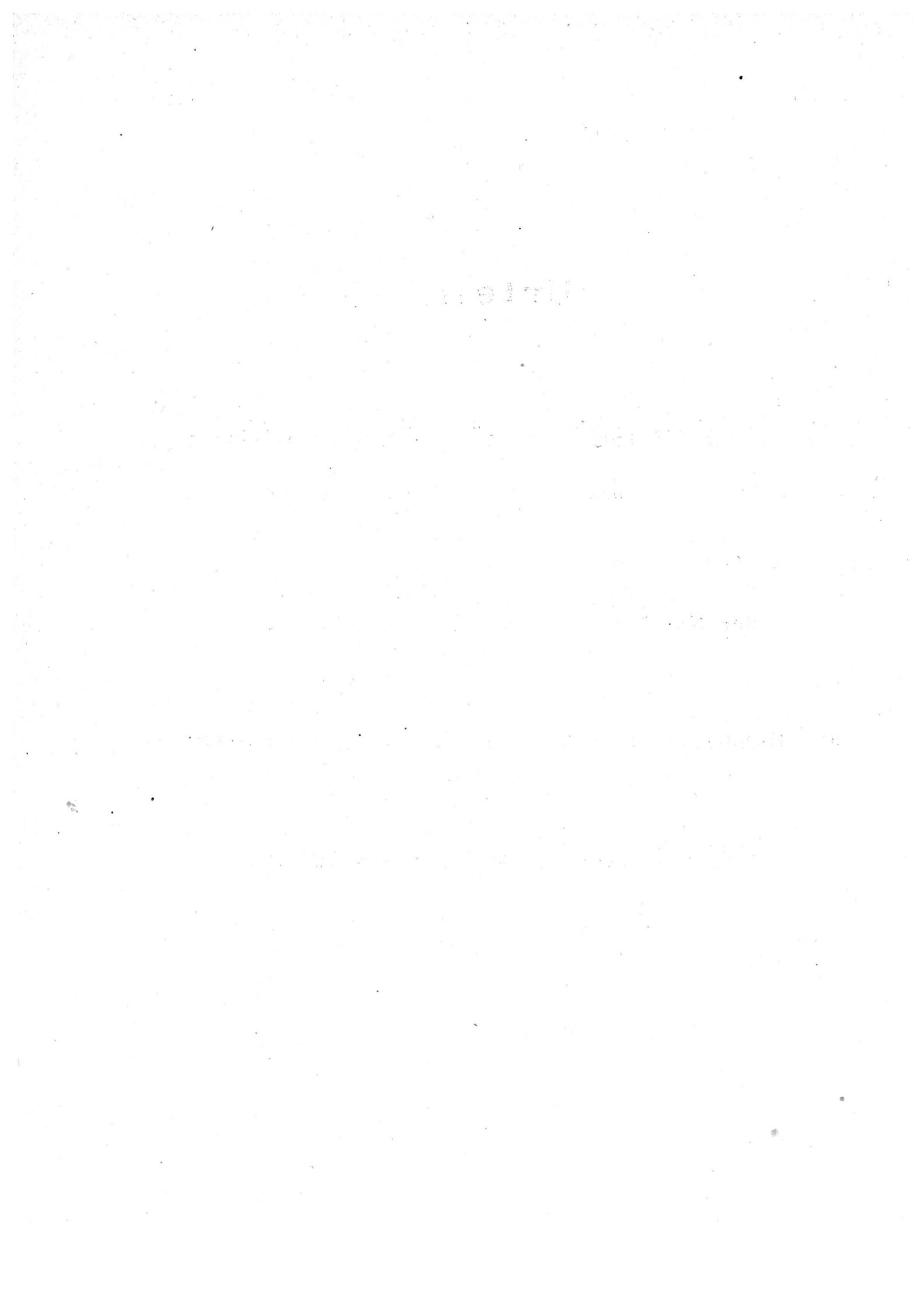
gegen

**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 Rechnung 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.

1. 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 ermittelten 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 Rückkaufsstoffe);
2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsstoffe (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 Doppelgleisen, 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 Beschuß 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 und Zug-Goldau erst seit dem 1. Juni 1897 in Betrieb sind.

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;
  - 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 bzw. 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 Erträge 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 Rechtsbegehrten 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 Errichtung 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 Rekurschrift 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 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 Begehrungen 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 Rekurschrift 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 Rekurrsschrift 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 Erträge 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 Erträge 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 Erträgen der selben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und
- c) Es seien diese majorisierten Erträge 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 Reinerträge 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  $7 \frac{11}{12}$  (recte  $6 \frac{11}{12}$ ) Jahre solle mit  $7 \frac{11}{12}$  (recte  $6 \frac{11}{12}$ ) dividiert, der Quotient mit 25 multipliziert und zu dem Ergebnis des übrigen Bahn- teiles 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 Rekursbegehr 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, liegen 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 25fachen 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 tatsächlich aufgewendet worden ist.

b) Erwägungen gleicher Art müssen dazu führen, das Rekursbegehr 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 Wohlfahrts-einrichtungen nicht in einem *notwendigen* Zusammenhang mit dem Betriebe des Transport-gewerbes, 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 dahерigen 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 Geschäfts-bericht 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 Ange-stellten, 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 Erst-feld. Wir dürfen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürfnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können anderseits nicht mit dem Begehr an die urnerischen Be-hörden 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 Zusammen-hang 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 Betriebs-personal 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 einkauft und an die Angestellten auf der ganzen Linie zu Selbstkostenpreisen und unter unentgeltlicher Zuführung an deren Wohnort abgebe. Die Rekurrentin beanspruche, daß ihre dahерigen *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 Rückkaupreises 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 Erträge 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 Erträge während dieser Jahre nur das Ergebnis eines eben erst begonnenen und in keiner Weise entwickelten Verkehrs seien, und
- c. daß die Erträge dieser Linien nur während 11 Jahren und 11 Monaten, statt, wie diejenigen der andern Linien, während 27—28 Jahren der Gesellschaft zufließen, so daß diese zwar während der 12 Jahre die Zinsenlast der großen Erstellungskosten dieser Linien zu tragen habe, sie aber abtreten müsse, bevor die Erträge 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 bzw. 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 Erträge 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 Erträgen derselben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und *c)* wären die so majorisierten Erträge 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 Reinerträge 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 25facher 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 25fache 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 Rückkaufentschädigung 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 Erträge 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 Eventualbegehr nicht einzutreten.

Was nun hinsichtlich der fraglichen Linien die Berechnung des 25fachen 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 Reinerträge 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 späteren 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 Gotthardbahnenetzes 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 Begehr der Gotthardbahn, es sei ihr eventuell ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür zu vergüten, daß die Erträge dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, wird nicht eingetreten;
  - c. die für den Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnenetzes ist rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich tatsächlich 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 Empfangsschein mitzuteilen.

LAUSANNE, den 25. Juni 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesgerichtes,

Der Präsident:

L. S.

(gez.) Winkler.

Der Gerichtsschreiber:

(gez.) Honegger.

#### 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 konzessionsmäßigen 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
1. Frequenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken <i>Trafic et recettes par nature</i>	2
2. Durchschnittsergebnisse <i>Moyennes</i>	4
3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten <i>Trafic et recettes par mois</i>	6
4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen <i>Trafic et recettes par station</i>	8
5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn <i>Trafic avec d'autres entreprises de transport et transit par le Gothard</i>	10
6. Verkehr nach Entfernungen <i>Trafic d'après la distance</i>	13
7. Verkehr nach Warengattungen <i>Statistique des marchandises par nature</i>	14
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen <i>Récapitulation chronologique du trafic et des recettes</i>	20
9. Ausgaben des Betriebes <i>Dépenses d'exploitation</i>	21
10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben <i>Dépenses moyennes</i>	22
11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben <i>Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation</i>	23
12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge <i>Relevé de la circulation des trains</i>	24
13. Zugleistungen <i>Parcours des trains</i>	26
14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1901 <i>Parc des locomotives fin 1901</i>	27
15. Lokomotivleistungen, serien- und monatweise <i>Parcours des locomotives par séries et par mois</i>	28
16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven <i>Moyennes de service des locomotives</i>	30
17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des combustibles pour les locomotives</i>	31
18. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les locomotives</i>	32
19. Leistungen, Brenn- u. Schmiermaterialverbrauch u. Reparaturkosten d. Lokomotiven 1892-1901 <i>Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1892 à 1901</i>	34
20. Bestand des Wagenparkes Ende 1901 <i>Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1901</i>	35
21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen <i>Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons</i>	38
22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen pro 1892—1901 <i>Parcours, consomm. en graisses et huiles et frais de réparation des voitures et wagons de 1892 à 1901</i>	39
23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures, fourgons et wagons</i>	40
24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Dépenses du service de la traction (redevances non déduites)</i>	41
25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1892—1901 pro Lokomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Relevé chronologique des frais de traction de 1892—1901, par kilomètre-locomotive, kilomètre-essieu de voitures et wagons et par kilomètre-tonne, poids brut (redevances non déduites)</i>	43

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

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	Transportquantitäten				Transporteinnahmen				A. Recettes sur transports par chemin de fer.	
	Quantités		Produit							
	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900		
<i>I. Personentransport.</i>										
a. Zur gewöhnl. Fahrtaxe:										
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. "	391137	14.89	401494	15.23	1094855	13.67	1138495	13.37	IIIe " " "	
b. Zu ermäss. Fahrtaxen:										
Hin- und Rückfahrt I. Kl.	15786	0.60	16188	0.61	214379	2.68	221617	2.60	Ie classe aller et retour	
"    " II. "	151902	5.78	145463	5.52	552330	6.90	534498	6.28	IIe " " " "	
"    " III. "	931940	35.47	882863	33.49	679504	8.49	653346	7.68	IIIe " " " "	
Interne Abonnements I. "	96	—	84	—	134	—	110	—	Ie cl. abonnem. intérieurs	
"    " II. "	11160	0.42	9662	0.37	5280	0.07	4558	0.05	IIe " " "	
"    " III. "	105802	4.08	99814	3.79	17333	0.22	15636	0.18	IIIe " " "	
Generalabonnements I. "	5637	0.21	5410	0.21	54264	0.68	43473	0.51	Ie " abonnem. généraux	
"    " II. "	126155	4.80	133371	5.05	397588	4.97	367306	4.32	IIe " " "	
"    " III. "	120973	4.60	129032	4.90	194397	2.48	177737	2.09	IIIe " " "	
Gesellschafts-, Schul-, Lust- und Rundfahrten I. Kl.	38285	1.46	36531	1.39	344604	4.30	407981	4.79	écoles et sociétés, billets d'ex- Ie classe [cursion et circ.	
"    " II. "	126737	4.82	141595	5.37	577277	7.21	794629	9.33	IIe " " " "	
"    " III. "	223993	8.53	246609	9.85	1252444	15.64	1459566	17.15	IIIe " " " "	
Beamtenbillette I. "	367	0.01	333	0.01	760	0.01	618	0.01	Ie " billets d'employés	
"    " II. "	19963	0.76	18848	0.71	9231	0.11	8779	0.10	IIe " " "	
"    " III. "	105143	4.00	106170	4.03	23436	0.29	23043	0.27	IIIe " " "	
Militärtransporte III. "	8162	0.82	13311	0.50	17256	0.21	30311	0.36	IIIe " transp. militaires	
Marktbillette II. "	386	0.02	308	0.01	512	0.01	416	0.01	IIe " billets de marché	
"    " III. "	12546	0.48	11960	0.45	9341	0.12	8829	0.10	IIIe " " "	
Billette für hülfsbedürftige Ausländer III. Kl.	1010	0.04	1014	0.04	6657	0.08	6579	0.08	billets pour indigents étran- 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 Klassen:									Récapitulation par classes:	
I. Klasse . . . . .	122813	4.68	124208	4.71	1769546	22.10	1881318	22.10	Ie classe	
II. " . . . . .	588083	22.88	608357	23.07	2905457	36.29	3094646	36.35	IIe "	
III. " . . . . .	1916513	72.94	1903779	72.22	3331227	41.61	3537099	41.55	IIIe "	
Total	2627409	100.00	2636344	100.00	8006230	100.00	8513063	100.00	Total.	

II. Gepäck-, Tier- und Gütertransport.	Transportquantitäten Quantités				Transporteinnahmen Produit				II. Bagages, animaux et marchandises.	
	1901		1900		1901		1900			
	Tonnen Tonnes	%	Tonnen Tonnes	%	Fr.	%	Fr.	%		
a. Gepäck . . . . .	8670	—	8612	—	761533	—	761525	—	a. bagages	
b. Tiere	I. Klasse	1880	1.87	3253	2.88				b. animaux Ie classe	
	II. "	44730	32.75	49524	43.76	484162	—	515747	IIe "	
	III. "	58093	42.53	49544	43.78				IIIe "	
	IV. "	31889	23.85	10845	9.58				IVe "	
	Total	136592	100.00	113166	100.00	484162	—	515747	Total.	
c. Güter aller Art:									c. marchand. de toute nature:	
Eilgut . . . . .	50116	5.09	52884	5.41					messageries (grande vitesse)	
Stückgutklasse 1 . . .	23057	2.34	22654	2.32					expédit. partielles classe I	
" 2 . . .	26408	2.68	27240	2.79					" " " 2	
Wagenladungen:									wagons complets:	
Allgemeine Klasse A . .	21452	2.18	20909	2.14					classe générale A	
" " B . .	35718	3.68	33499	3.42					" " B	
Spezialtarife I a . . .	11396	1.16	11294	1.15	10287298	97.79	10099223	97.62	tarifs spéciaux: Ia	
b . . .	22791	2.32	24304	2.48					b	
II a . . .	3324	0.34	3936	0.40					IIa	
b . . .	20262	2.05	20403	2.09					b	
III a . . .	11996	1.22	12814	1.31					IIIa	
b . . .	121906	12.39	134472	13.75					b	
Ausnahmetarife . . . .	635838	64.60	613607	62.74					tarifs exceptionnels	
Lokalspesen:									droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.)	
(Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren etc.) . . . . .					232683	2.21	245734	2.38		
	Total	984264	100.00	978016	100,00	10519981	100.00	10344957	100.00	Total.
Total der Transporteinnahmen . . . . .					19771906	95.89	20135292	95.74	Produit total des transports	
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen . . . . .					956024	4.61	895904	4.26	B. Recettes diverses	
Gesamttotal der Einnahmen . . . . .					20727930	100.00	21031196	100.00	Total général des recettes	

2. Durchschnittsergebnisse.  
Moyennes.

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

Betriebslänge: 276 Km. Longueur d'exploitation: 276 Km.	1901	1900
<i>b. Tiere: — Animaux:</i>		
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer . . . . . <i>Recette par kilomètre-ligne</i>	Fr. 1754,21	1868,65
Einnahmenbetrefftis per Stück . . . . . <i>Recette par tête</i>	Fr. 3,54	4,56
<i>c. Güter aller Art: — Marchandises de toute nature:</i>		
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer . . . . . <i>Recette par kilomètre-ligne</i>	Fr. 38115,87	37481,73
Einnahmenbetrefftis per Tonne . . . . . <i>Recette par tonne</i>	Fr. 10,69	10,58
Einnahmenbetrefftis per Tonnenkilometer . . . . . <i>Recette par kilomètre-tonne</i>	Cts. 7,31	7,42
Jede Tonne hat befahren . . . . . <i>Parcours moyen d'une tonne</i>	Km. 146,16	142,53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . . <i>Ramené à la longueur totale des lignes</i>	Tonn. 521217	505069
Auf jeden Kilometer kommen . . . . . <i>Par kilomètre-ligne</i>	Tonn. 3566	3544
Auf jeden Güterwagenachsenkm., Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen . . . . . <i>Par kilomètre-essieu de wagon, bagages et animaux compris</i>	Tonn. 2,18	2,15
Auf jeden Zugskilometer, Gepäck- und Tiere inbegr., kommen . . . . . <i>Par kilomètre-train, bagages et animaux compris</i>	Tonn. 45,99	44,61
Auf jeden Lokomotivkilometer, Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen . . . . . <i>Par kilomètre-locomotive, bagages et animaux compris</i>	Tonn. 32,16	30,97
Total der Transporteinnahmen per Bahnkilometer . . . . . <i>Produit total des transports par kilomètre-ligne</i>	Fr. 71637,34	72953,96
<i>3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen. — Recettes diverses.</i>		
Betrefftis per Bahnkilometer . . . . . <i>Produit par kilomètre-ligne</i>	Fr. 3463,86	3246,03
Totaleinnahmen per Bahnkilometer . . . . . <i>Recette totale par kilomètre-ligne</i>	Fr. 75101,20	76199,99
Totaleinnahmen per Zugskilometer . . . . . <i>Recette totale par kilomètre-train</i>	Fr. 6,47	6,56
Totaleinnahmen per Lokomotivkilometer . . . . . <i>Recette totale par kilomètre-locomotive</i>	Fr. 4,53	4,56

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

1901 Monate <i>Mois</i>	a. Transportquantitäten. — Quantités.																					
	Personen <i>Voya-geurs</i>	Gepäck <i>Ba-gages</i>	Tiere <i>Ani-maux</i>	Güter — Marchandises														Ausnahmetarife <i>Tarifs exceptionnels</i>	Total			
				Stückgut <i>Expédit. partielles</i>		Wagenladungen — Wagons complets																
				Allgemeine Klassen <i>Classes générales</i>		Spezialtarife — Tarifs spéciaux																
				1		2		A		I.		II.		III.								
				a		b		a		b		a		b								
	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.	Stück <i>Têtes</i>	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Tonn.				
Januar	Janvier .	149,896	367	7,208	3,586	1,643	1,776	1,434	2,536	911	1,735	177	1,734	523	6,528	49,849	72,432					
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	1,616	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	— 9 —				
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	91,225					
Dezember	Décembre	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	76,703					
	Total	2,627,409	8,670	136,592	50,116	23,057	26,408	21,452	35,718	11,396	22,791	3,324	20,262	11,996	121,906	635,838	984,264					
gegenüber <i>comparé à</i>	1900																					
mehr - plus . . .		—	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	—	—					

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten.

*Traffic et recettes par mois.*

1901 Monate <i>Mois</i>		b. Einnahmen — <i>Recettes</i>													
		Personen <i>Voyageurs</i>		Gepäck <i>Bagages</i>		Tiere <i>Animaux</i>		Güter <i>Marchandises</i>		Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen. <i>Recettes diverses</i>		Total		Bruttoeinnahme per Kilometer <i>Recette kilométrique brute</i>	
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Januar	<i>Janvier</i> . . . . .	374,649	72	30,139	71	34,728	53	782,703	81			1,222,221	77	4,428	34
Februar	<i>Février</i> . . . . .	398,242	28	32,750	58	25,548	15	698,383	67			1,154,924	68	4,184	51
März	<i>Mars</i> . . . . .	853,671	12	61,229	97	27,066	36	919,052	58			1,861,020	03	6,742	83
April	<i>Avril</i> . . . . .	993,834	64	102,480	41	34,897	79	830,236	43			1,961,449	27	7,106	70
Mai	<i>Mai</i> . . . . .	795,752	83	103,201	77	41,582	28	910,379	22			1,850,916	10	6,706	22
Juni	<i>Juin</i> . . . . .	590,649	51	64,411	85	36,641	24	865,560	73			1,557,263	33	5,642	26
Juli	<i>Juillet</i> . . . . .	746,117	59	59,439	22	34,659	07	828,373	60			1,668,589	48	6,045	61
August	<i>Août</i> . . . . .	824,244	45	67,050	86	35,260	35	862,445	81			1,789,001	47	6,481	88
September	<i>Septembre</i> . . . . .	740,142	99	86,822	70	61,292	81	905,983	13			1,794,241	63	6,500	88
Oktober	<i>Octobre</i> . . . . .	666,220	88	74,962	54	68,141	61	1,141,248	05			1,950,573	08	7,067	29
November	<i>Novembre</i> . . . . .	553,028	50	44,957	48	46,940	88	938,279	59			1,583,206	45	5,736	26
Dezember	<i>Décembre</i> . . . . .	469,676	01	34,085	46	37,403	06	837,334	26			1,378,498	79	4,994	56
Januar - Dezember	<i>Janvier à Décembre</i> { . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	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
gegenüber <i>comparé à</i>	1900														
mehr - <i>plus</i> . . . . .		—	—	7	90	—	—	175,023	57	60,119	85	—	—	—	—
weniger - <i>moins</i> . . . . .		506,832	21	—	—	31,585	13	—	—	—	—	303,266	02	1,098	79

## 4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

Trafic et recettes par station.

	Abgegangene Personen Voyageurs au départ	Güter* Marchandises*						Gegenüber Comparé à 1900		Rangordnung der Stationen Rang des stations nach - d'après			
		Gepäck — Bagages	Tiere — Animaux	Versand Expédiées	Empfang Reçues	Total — Ensemble	Totalleinnahmen Recettes totales	Personen Voyageurs	Güter Marchandises	Personenzahl le nombre des voyageurs	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	+	4111	— 2487	10	19	18
Immensee . . .	16714	22	574	200	1621	1821	15522	—	1033	— 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	—	1863	— 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	+	11803	— 35930	7	1	2
Sisikon . . . .	12287	7	70	132	384	516	6469	—	693	— 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	+	1449	— 1330	11	11	11
Erstfeld . . . .	44257	58	662	2865	6583	9448	79230	+	88	— 1325	12	21	17
Amsteg . . . .	14229	29	181	1009	698	1707	18643	+	481	— 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
Göschenen . . .	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	+	176	— 1157	47	41	46
Bodio . . . .	8726	7	461	3256	975	4231	38210	+	185	— 2286	42	30	25
Biasea . . . .	38980	85	2983	11188	8778	19966	139078	+	717	— 4215	14	9	13
Osogna . . . .	21450	15	90	26328	1769	28097	54652	—	2324	— 6272	25	7	22
Übertrag A reporter	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480						

\* Dienstsendungen nicht inbegriffen. — *Transports en service non compris.*

	Abgegangene Personen <i>Voyageurs au départ</i>		Gepäck — <i>Bagages</i>		Tiere — <i>Animaux</i>		Güter <i>Marchandises</i>			Gegenüber <i>Comparé à</i> { 1900		Rangordnung der Stationen <i>Rang des stations</i> nach - <i>d'après</i>			
	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Stück <i>Têtes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Fr. <i>Fr.</i>	Versand <i>Expédiées</i>	Empfang <i>Reçues</i>	Total — <i>Ensemble</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>	Personenzahl <i>le nombre des voyageurs</i>	Gütergewicht <i>le poids des marchandises</i>	Einnahmen <i>le montant de la recette</i>
Übertrag <i>Report</i> {	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480								
Claro . . .	15894	4	30	2422	320	2742	7936	+ 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	818448	— 421	— 1343	1	5	5			
Giubiasco . . .	19409	32	3596	1443	2453	3896	56837	+ 1616	+ 163	28	32	21			
Cadenazzo . . .	21390	10	395	506	409	915	8005	+ 3553	+ 518	26	44	42			
Magadino . . .	10718	36	58	1908	3564	5472	46812	+ 2036	+ 1763	37	27	23			
S. Nazzaro . . .	3112	9	38	93	107	200	2645	+ 457	— 29	46	46	47			
Ranzo-Gerra . . .	9598	58	16	30	69	99	7351	+ 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	16170	+ 1474	+ 693	34	38	39			
Taverne . . .	26217	10	191	1200	1655	2855	21806	+ 1211	— 1305	22	35	34			
Lugano . . .	130063	768	971	10525	39300	49825	1070605	+ 5067	+ 6294	3	3	3			
Melide . . .	27013	11	41	6191	4617	10808	36845	— 174	+ 1596	21	18	27			
Maroggia . . .	30657	20	37	5182	6877	12059	73634	+ 401	— 595	17	14	20			
Capolago . . .	29069	73	30	1414	2505	3919	30192	+ 529	+ 269	18	31	30			
Mendrisio . . .	76100	79	431	6742	8465	15207	158273	— 2539	+ 827	8	12	12			
Balerna . . .	21077	17	50	2534	3423	5957	25536	+ 1908	+ 379	27	25	32			
Chiasso . . .	161669	410	71257	22997	36196	59193	4490095	— 2077	+ 6069	2	2	1			
*Reazzino . . .	11415	—	—	—	—	—	—	+ 958	—	36	—	—			
Gordola . . .	27645	14	553	3486	2660	6146	22867	— 861	+ 1265	20	24	33			
Locarno . . .	65498	334	1866	9612	21996	31608	494889	+ 1799	+ 1432	9	6	6			
<i>Total</i>	1782442	4955	128545	348708	421173	769881	12739259								

\* Personenhaltstelle — *Halte à 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 Transportanstalten. <i>Trafic avec d'autres entreprises de transport.</i>	Von der Gotthardhahn <i>En provenance du Gothard</i>		Nach der Gotthardbahn <i>A destination du Gothard</i>		TOTAL		Gegenüber Comparé à { 1900	
	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises
	Zahl Nombre	Tonn. Tonn.	Zahl Nombre	Tonn. Tonn.	Zahl Nombre	Tonn. Tonn.	Zahl Nombre	Tonn. Tonn.
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . <i>Union-Suisse</i>	5052	9406	7403	6112	12455	15518	+ 1566	- 104
Rorschach-Heiden . . . . .	—	47	—	2	—	49	- 40	+ 29
Rhätische Bahn . . . . . <i>Chemin de fer Rhétique</i>	326	11	844	3	1170	14	+ 363	+ 4
Appenzeller-Bahn . . . . . <i>Ligne de l'Appenzell</i>	33	—	196	—	229	—	+ 127	—
Tössthalbahn u. Uerikon-Bauma . . . . <i>Lig. du Tässthal et Uerikon-Bauma</i>	28	360	95	399	123	759	- 55	+ 35
Schweizerische Nordostbahn . . . . <i>Nord-Est Suisse</i>	42251	30509	65225	19731	107476	50240	- 6652	- 9085
Bötzbergbahn . . . . . <i>Ligne du Bätzberg</i>	17	389	365	2382	382	2771	+ 219	- 1280
Schweizerische Südostbahn . . . . <i>Sud-Est Suisse</i>	28767	2760	18694	940	47461	3700	+ 4448	- 1053
Sihlthalbahn . . . . . <i>Ligne du Sihlthal</i>	—	2200	298	1177	298	3377	- 109	- 2929
Schweizerische Centralbahn . . . . <i>Central-Suisse</i>	58761	16169	49721	15389	108482	31558	- 18725	- 7503
Aargauische Südbahn . . . . <i>Sud-Argovie</i>	4710	2404	9103	2057	13813	4461	- 894	- 938
Schweizerische Seethalbahn . . . . <i>Seethal-Suisse</i>	312	1632	165	1225	477	2857	+ 17	+ 813
Jura-Simplon-Bahn . . . . . <i>Jura-Simplon</i>	15369	12596	14837	5241	30206	17837	- 1755	+ 948
Thunerseebahn . . . . . <i>Lignes du lac de Thoune</i>	113	631	153	30	266	661	- 87	- 208
Spiez-Erlenbach und -Frutigen . . . . Gürbetalbahn . . . . . <i>Ligne du Gürbetal</i>	—	150	590	23	590	173	+ 590	+ 99
Bern-Neuenburg (direkte Linie) <i>Berne-Neuchâtel (ligne directe)</i>	24	12	53	24	77	36	+ 77	+ 36
Neuenburger Jurabahn . . . . <i>Jura Neuchâtelois</i>	203	1248	235	96	438	1344	- 66	+ 918
Emmenthalbahn . . . . . <i>Ligne de l'Emmenthal</i>	64	423	67	1499	131	1922	+ 22	- 263
Burgdorf-Thun . . . . . <i>Berthoud-Thoune</i>	486	1906	328	785	814	2691	+ 297	+ 833
Langenthal-Wolhusen . . . . .	90	705	72	838	162	1543	- 25	- 753
Übertrag — <i>A reporter</i>	156606	83561	168444	57955	325050	141516	- 20759	- 20396

	Von der Gotthardbahn <i>En provenance du Gothard</i>		Nach der Gotthardbahn <i>A destination du Gothard</i>		TOTAL		Gegenüber Comparé à } 1900	
	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>
	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>
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	—
<i>Chemins de fer du Rigi</i>								
Monte Generoso-Bahn . . . . .	296	—	120	—	416	—	— 249	—
<i>Ligne du Monte Generoso</i>								
Vierwaldstättersee . . . . .	1567	—	1786	—	3353	—	— 376	—
<i>Lac des Quatre-Cantons</i>								
Thuner- und Brienzersee . . .	23	24	40	1	63	25	+ 6	+ 6
<i>Lacs de Thoune et de Brienz</i>								
Luganersee . . . . .	—	—	5664	—	5664	—	— 205	—
<i>Lac de Lugano</i>								
Langensee . . . . .	449	—	220	—	669	—	— 209	—
<i>Lac Majeur</i>								
Comersee . . . . .	142	—	553	—	695	—	+ 46	—
<i>Lac de Como</i>								
Italienische Bahnen . . . . .	43070	19920	45372	93973	88442	113893	— 1345	+ 6573
<i>Chemins italiens</i>								
Deutsche Bahnen . . . . .	1719	295	8107	98777	9826	99072	— 4705	+ 4367
<i>Chemins allemands</i>								
Österreichische Bahnen . . . .	20	3	35	933	55	936	— 84	+ 36
<i>Chemins autrichiens</i>								
Französische Bahnen . . . . .	1344	—	1568	—	2912	—	— 1278	—
<i>Chemins français</i>								
Belgische u. Niederländ. Bahnen	299	—	1073	627	1372	627	— 1435	— 430
<i>Chemins belges et néerlandais</i>								
Englische Bahnen . . . . .	497	—	4849	—	5346	—	+ 1032	—
<i>Chemins anglais</i>								
Coupons f. komb. Rundreisebill.	630	—	173447	—	174077	—	+ 8396	—
<i>Coupons de billets circ. combinés</i>								
Generalabonnements . . . . .	126382	—	126383	—	252765	—	— 15048	—
<i>Abonnements généraux</i>								
Total des Verkehrs mit andern Transportanstalten								
Total du trafic avec d'autres entreprises de transport	335706	103835	541173	252451	876879	356286	— 35937	+ 9786

II. Transitverkehr. <i>Trafic de transit.</i>	Von Italien <i>En provenance de l'Italie</i>		Nach Italien <i>A destination de l'Italie</i>		TOTAL		Gegenüber <i>Comparé à</i> } 1900	
	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan-</i> <i>dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan-</i> <i>dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan-</i> <i>dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>
	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.
Schweiz . . . . . <i>Suisse</i>	14196	203953	18490	48390	32686	252343	— 501	— 4226
Deutschland und weiter . . . <i>Allemagne et l'au-delà</i>	10128	106036	13187	224574	23315	330610	— 6230	+ 39777
International. Rundreiseverkehr <i>Voyages circul. internationaux</i>	2393	—	12311	—	14704	—	— 8290	—
	26717	309989	43988	272964	70705	582953	— 15021	+ 35551
Von Rigibahnen und Südostbahn <i>En provenance du Rigi et du Sud-Est Suisse</i>								
Schweiz . . . . . <i>Suisse</i>	1931	2837	28981	1096	30912	3933	— 2224	+ 703
Deutschland und weiter . . . <i>Allemagne et l'au-delà</i>	12	—	263	312	275	312	— 129	+ 118
	1943	2837	29244	1408	31187	4245	— 2353	+ 821
Total des Transitverkehrs } <i>du trafic de transit</i>					101892	587198	— 17374	+ 36372
Gesamttotal } <i>Total général</i>					978771	943484	— 53311	+ 26586

**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 kilomètres	Personen Voyageurs		Personenkilometer Kilomètres-voyageurs		Güter Marchandises		Tonnenkilometer Kilomètres-tonnes	
	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900
von — bis de — à	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Zahl Nombre	Tonn.	Tonn.	Zahl Nombre	Zahl Nombre
3—10	670,129	638,800	4,371,126	4,235,654	34,564	36,374	227,725	276,839
11—20	554,254	552,761	8,446,314	8,410,056	55,739	71,393	872,262	1,059,645
21—30	434,251	420,923	11,227,362	10,878,350	79,354	73,784	2,082,676	1,935,071
31—40	104,231	99,168	3,906,875	3,697,075	24,666	27,646	906,646	1,021,240
41—50	52,890	50,584	2,401,938	2,271,956	25,379	21,850	1,129,486	974,982
51—60	112,792	107,060	6,066,138	5,724,810	17,470	20,676	965,357	1,140,855
61—70	25,021	25,765	1,590,534	1,615,469	13,082	13,836	846,154	891,179
71—80	19,709	21,750	1,489,566	1,637,295	8,457	11,504	627,810	853,572
81—90	18,583	17,687	1,610,269	1,529,077	5,861	6,452	504,960	554,860
91—100	3,683	4,002	348,972	378,834	1,869	1,463	179,271	139,875
101—110	9,560	9,076	1,005,359	959,094	2,181	2,344	229,703	247,506
111—120	33,514	31,433	3,983,914	3,734,615	3,404	6,861	395,260	810,040
121—130	1,452	1,349	182,729	169,298	4,232	4,161	533,552	524,114
131—140	4,593	4,628	624,302	628,782	14,139	20,390	1,925,538	2,776,928
141—150	12,851	13,130	1,855,454	1,889,827	9,870	14,267	1,425,321	2,063,418
151—160	9,722	9,600	1,517,995	1,489,016	23,782	22,445	3,692,061	3,478,358
161—170	31,667	35,050	5,377,475	5,856,288	38,620	25,563	6,445,186	4,266,992
171—180	7,955	8,799	1,391,163	1,513,498	152,825	141,423	26,882,483	24,877,452
181—190	13,691	14,432	2,560,135	2,693,112	113,231	111,640	20,746,776	20,461,057
191—200	51,196	53,521	10,065,052	10,499,296	77,191	70,321	15,114,624	13,763,404
201—210	1,849	2,176	371,750	439,970	206,611	190,092	42,565,779	39,161,979
211—220	38,341	44,297	8,223,247	9,485,358	54,929	63,559	11,758,878	13,606,158
221—226	162,710	202,540	36,771,175	45,741,562	16,808	19,972	3,798,284	4,513,393
Generalabonnement Abonnement général	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	139,398,917

Betriebsjahr Exercice	Gepäck — Bagages		Tiere — Animaux		
	Tonnen Tonnes	Tonnenkilometer Kilomètres-tonnes	Stück — Têtes	Tonnen Tonnes	Tonnenkilometer Kilomètres-tonnes
1901	8,670	1,013,499	136,592	17,779	2,384,999
1900	8,612	1,024,454	113,166	18,744	2,555,340

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

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

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
<i>B. Brennmaterialien.</i>			<i>B. Combustibles.</i>
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, Briquettes, Coaks . . . . .	83,284	71,060	28. Houille, lignite, briquettes et coke.
Total	90,794	77,860	Total.
<i>C. Baumaterialien.</i>			<i>C. Matériaux de construction.</i>
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp. T. III) . . . . .	75,954	110,932	29. Pierres, ainsi que marbres, bruts (t. sp. III).
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp. T. II) . . . . .	5,322	8,314	30. Pierres, y compris le marbre, ouvrées, pierres taillées de tout genre (t. sp. II).
31. Steine, gebrannte (Sp. T. III) . . .	19,561	19,374	31. Pierres cuites (t. sp. III).
32. Schiefer . . . . .	1,082	1,685	32. Ardoises.
33. Sand und Kies . . . . .	6,095	9,491	33. Sable et gravier.
34. Asphalt . . . . .	175	45	34. Asphalte.
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener . . . . .	19,313	20,558	35. Ciment, chaux vive et gypse moulu.
36. Cementplatten, -röhren, -steine, Cementwaren (Sp. T. III) . . .	793	1,133	36. Carreaux, dalles, tuyaux, pierres artificielles et objets en ciment (t. sp. III).
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten .	93	177	37. Torchis de plâtre et de roseaux ou de balles de céréales, briques et dalles en liège.
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe . . . . .	162	134	38. Carton-pierre, carton bitumé ou goudronné pour toitures.
Total	128,550	171,843	Total.
<i>D. Metallindustrie.</i>			<i>D. Industrie métallurgique.</i>
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp. T. III) . . . . .	39,701	14,966	39. Fers et aciers bruts et vieux, déchets de fer et d'acier, minerais (t. sp. III).
40. Eisen- und Stahl, façonné (Art. des Sp. T. II) . . . . .	46,129	36,291	40. Fers et aciers façonnés (articles du t. sp. II).
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen . .	13,308	22,053	41. Rails et traverses avec accessoires, neufs, pièces de locomotives et de véhicules.
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp. T. I) . . . . .	13,904	11,421	42. Ferronnerie et ouvrages en acier (articles du t. sp. I).
43. Blei und Zink . . . . .	1,543	1,239	43. Plomb et zinc.
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl. . . . .	3,262	2,984	44. Métaux communs, tels que: cuivre, étain, etc.
45. Maschinen und Maschinenteile . . .	24,143	31,876	45. Machines et pièces de machines.
Total	141,990	120,830	Total.

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

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
Übertrag			<i>Report.</i>
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B) . . . . .	6,404	5,743	66. Papier, carton et papier-carton (class. A et B).
67. Packpapier und Packpappe des Sp. T. I . . . . .	1,357	1,113	67. Papier d'emballage et carton d'emballage (t. sp. I).
Total	635	551	<i>Total.</i>
	8,396	7,407	
<i>J. Strohindustrie.</i>			<i>J. Industrie de la paille.</i>
68. Strohwaren aller Art . . . . .	1,204	1,245	68. Ouvrages en paille de toute espèce.
<i>K. Holzindustrie.</i>			<i>K. Industrie du bois.</i>
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz) in Blöcken, Stämmen u. Stangen (Sp. T. III) .	15,514	13,745	69. Bois du centre de l'Europe (bois d'œuvre et de construction) en blocs, troncs et perches (t. sp. III).
70. Holz, mitteleurop., geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp. T. III) .	20,438	16,482	70. Bois débités du centre de l'Europe, tels que: poutres, planches, lattes et traverses (t. sp. III).
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp. T. I) . . . . .	980	1,072	71. Bois autres que ceux du centre de l'Europe (t. sp. I).
72. Parqueteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten . . . . .	1,148	938	72. Parqueterie et menuiserie de construction 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	<i>Total.</i>
<i>L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie.</i>			<i>L. Matières auxiliaires agricoles et industrielles.</i>
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 moulu.
78. Sumach . . . . .	1,066	1,544	78. Sumac.
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	3,646	2,330	79. Couleurs de toute sorte (sauf t. à coul.).
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 phosphrique liquide en fûts).
83. Sprit . . . . .	585	686	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	<i>A reporter.</i>

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

	1901	1900	N. Marchandises non classées.
	Tonn.	Tonn.	
N. Nicht rubrizierte Waren.			
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	Gegenüber Comparé à		1901	1900
	Tonn.	Tonn.	mehr plus	weniger moins	%	%
A. Lebens- und Genußmittel . . . . .	367,010	373,852	—	6,842	37,29	38,22
<i>Denrées alimentaires et objets mobiliers</i>						
B. Brennmaterialien . . . . .	90,794	77,860	12,934	—	9,23	7,96
<i>Combustibles</i>						
C. Baumaterialien . . . . .	128,550	171,843	—	43,293	13,06	17,57
<i>Matériaux de construction</i>						
D. Metallindustrie . . . . .	141,990	120,830	21,160	—	14,48	12,35
<i>Industrie métallurgique</i>						
E. Textilindustrie . . . . .	43,497	43,579	—	82	4,42	4,46
<i>Industrie textile</i>						
F. Gerberei . . . . .	2,993	2,885	108	—	0,30	0,29
<i>Tannerie</i>						
G. Glas- und Thonfabrikation . . . . .	6,203	5,361	842	—	0,68	0,55
<i>Verrerie et poterie</i>						
H. Papierfabrikation . . . . .	8,396	7,407	989	—	0,85	0,76
<i>Fabrication du papier</i>						
J. Strohindustrie . . . . .	1,204	1,245	—	41	0,12	0,18
<i>Industrie de la paille</i>						
K. Holzindustrie . . . . .	39,850	33,805	6,045	—	4,05	3,46
<i>Industrie du bois</i>						
L. Hülfsstoffe f. Landwirtsch. u. Industr.	92,602	83,531	9,071	—	9,41	8,54
<i>Matières auxiliaires agricoles et industr.</i>						
M. Hülfsmittel zum Transport . . . . .	27,485	20,530	6,955	—	2,79	2,10
<i>Objets servant au transport</i>						
N. Nicht rubrizierte Waren . . . . .	33,690	35,288	—	1,598	3,42	3,61
<i>Marchandises non classées</i>						
Gesamttotal — Total général	984,264	978,016			100,00	100,00

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

Betriebsjahr <i>Exercice</i>	Durchschnittliche Bahnlänge <i>Longueur moyenne exploitée</i>	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen: <i>Ramené à la lon- gueur totale des lignes</i>		Einnahmen — <i>Recettes</i>									
		Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>	per Bahnkilometer — <i>par kilomètre-ligne</i>									
		Personen <i>Voyageurs</i>		Gepäck <i>Bagages</i>		Tiere <i>Animaux</i>		Güter <i>Marchandises</i>		Summa <i>Ensemble</i>	Einnahmen aus versch. Quellen <i>Recettes divers.</i>	Total	
	Kilom.	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1883	266	207,055	278,677	16,672	1573	825	20,217	39,287	4272	43,559			
1884	266	165,694	295,187	12,526	1315	646	21,913	36,400	3229	39,629			
1885	266	169,540	327,417	13,562	1465	657	22,566	38,250	1344	39,594			
1886	266	163,296	308,819	12,881	1490	549	22,002	36,922	1308	38,230			
1887	266	175,595	402,260	13,935	1534	516	27,072	43,057	1503	44,560			
1888	266	194,805	383,452	15,210	1590	645	26,283	43,728	1591	45,319			
1889	266	220,542	421,503	17,105	1806	1125	27,796	47,832	1771	49,603			
1890	266	236,322	386,780	17,492	1718	1558	26,993	47,761	1812	49,573			
1891	266	241,654	389,570	17,714	1724	1216	28,189	48,843	2032	50,875			
1892	266	249,350	438,388	17,833	1697	861	31,681	52,072	2183	54,255			
1893	266	259,263	470,030	18,360	1735	805	32,909	53,809	2399	56,208			
1894	266	284,568	474,704	19,568	1813	3171	33,724	58,276	2551	60,827			
1895	266	289,337	466,172	20,263	1932	2516	34,415	59,126	2614	61,740			
1896	266	324,183	482,264	21,823	2006	1559	35,837	61,225	2668	63,893			
1897	272	353,339	462,206	23,691	2158	1938	35,023	62,810	2717	65,527			
1898	276	377,571	486,914	24,801	2198	1539	35,742	64,280	2924	67,204			
1899	276	430,532	506,297	27,021	2394	2108	38,629	70,152	3074	73,226			
1900	276	502,178	505,069	30,844	2759	1869	37,482	72,954	3246	76,200			
1901	276	462,951	521,217	29,008	2759	1754	38,116	71,637	3464	75,101			

9. Ausgaben des Betriebes.  
*Dépenses d'exploitation.*

Dienstzweige	1901			1900			Branches de service
	Fr.	%	Fr.	Fr.	%	Fr.	
<i>I. Allgemeine Verwaltung.</i>							<i>I. Administration générale.</i>
a) Personalausgaben . . . .	479,687	4,12		475,869	4,18		a) Personnel.
b) Sonstige Ausgaben . . . .	99,204	0,85	578,891	116,641	1,02	592,510	b) Autres dépenses.
<i>II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.</i>							<i>II. Surveillance et entretien de la ligne.</i>
a) Personalausgaben . . . .	894,187	7,68		887,218	7,80		a) Personnel.
b) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . .	1,153,643	9,91		994,488	8,74		b) Entretien et réfection de la ligne.
c) Sonstige Ausgaben . . . .	90,611	0,78	2,138,441	104,141	0,91	1,985,847	c) Autres dépenses.
<i>III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.</i>							<i>III. Expédition et mouvement.</i>
a) Personalausgaben . . . .	2,518,845	21,63		2,415,055	21,22		a) Personnel.
b) Sonstige Ausgaben . . . .	231,537	1,99	2,750,382	241,792	2,12	2,656,847	b) Autres dépenses.
<i>IV. Fuhrdienst.</i>							<i>IV. Traction.</i>
a) Personalausgaben . . . .	1,309,407	11,25		1,376,328	12,10		a) Personnel
b) Materialverbrauch der Lokomotiven . . . . .	2,235,093	19,20		2,006,248	17,63		b) Combustible, graisses, etc., pour les locomotives.
c) Material - Verbrauch der Wagen . . . . .	98,355	0,84		94,027	0,83		c) Graisses, etc., pour les voitures et wagons.
d) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials . . . .	1,192,805	10,25		1,260,247	11,08		d) Entretien et renouvellement du matériel roulant.
e) Sonstige Ausgaben . . . .	26,372	0,23	4,862,032	25,770	0,23	4,762,620	e) Autres dépenses.
Total der direkten Ausgaben			10,329,746			9,997,824	Total des dépenses directes.
<i>V. Verschiedene Ausgaben.</i>							<i>V. Dépenses diverses.</i>
a) Pacht- und Mietzinsen . .	721,028	6,19		708,771	6,23		a) Loyers et fermages.
b) Verlust an Hülfs- u. Nebengeschäften . . . . .	749	0,01		731	0,01		b) Pertes sur services auxiliaires et accessoires.
c) Sonstige Ausgaben . . . .	590,662	5,07	1,312,439	671,597	5,90	1,381,099	c) Autres dépenses.
<i>Gesamttotal</i>			11,642,185			11,378,923	<i>Total général.</i>

## 10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben. *Dépenses moyennes.*

Ausgaben.	1901		1900		Dépenses.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<i>Allgemeine Verwaltung :</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	2097,43	2146,77	par kilomètre-ligne.		
" 1000 Fr. der Einnahmen . . .	27,93	28,17	" fr. 1000 de recette.		
" Zugskilometer . . . . .	0,1808	0,1849	" kilomètre-train.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0059	0,0061	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0009	0,0009	" kilomètre-tonne (poids brut).		
<i>Bahnaufsichts- u. Unterhaltungsdienst:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	7747,98	7195,10	par kilomètre-ligne.		
" Zugskilometer . . . . .	0,6679	0,6196	" kilomètre-train.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0217	0,0203	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0033	0,0031	" kilomètre-tonne.		
<i>Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	9965,15	9626,26	<i>Expédition et mouvement :</i>		
" Zugskilometer . . . . .	0,8590	0,8289	par kilomètre-ligne.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0279	0,0271	" kilomètre-train.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0043	0,0042	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0075	0,0075	" kilomètre-tonne (poids brut).		
<i>Fahrdienst:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	17616,06	17255,87	<i>Traction :</i>		
" Zugskilometer . . . . .	1,5185	1,4850	par kilomètre-ligne.		
" Lokomotivkilometer . . . . .	1,0619	1,0317	" kilomètre-train.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0494	0,0486	" kilomètre-locomotive.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0075	0,0075	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0160	0,0157	" kilomètre-tonne (poids brut).		
<i>Total der direkten Ausgaben:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	37426,62	36224,00	<i>Dépenses directes totales :</i>		
" Zugskilometer . . . . .	3,2262	3,1194	par kilomètre-ligne.		
" Nutzkilometer . . . . .	2,6901	2,5992	" kilomètre-train.		
" Lokomotivkilometer . . . . .	2,2562	2,1659	" kilomètre de parcours utile.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,1049	0,1021	" kilomètre-locomotive.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0160	0,0157	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0180	0,0179	" kilomètre-tonne (poids brut).		
<i>Verschiedene Ausgaben:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	4755,21	5003,98	<i>Dépenses diverses :</i>		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0020	0,0022	par kilomètre-ligne.		
<i>Ausgaben im ganzen:</i>					
Per Bahnkilometer . . . . .	42181,83	41227,98	" kilomètre-train.		
" Zugskilometer . . . . .	3,6361	3,5503	" kilomètre de parcours utile.		
" Nutzkilometer . . . . .	3,0319	2,9583	" kilomètre-locomotive.		
" Lokomotivkilometer . . . . .	2,5428	2,4651	" kilomètre-essieu de voit. et wag.		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	0,1182	0,1162	" kilomètre-tonne (poids brut).		
" Bruttotonnenkilometer . . . . .	0,0180	0,0179			
<i>Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen . . . . .</i>					
	56,17 <sup>0/0</sup>	54,10 <sup>0/0</sup>	<i>Rapport des dépenses totales aux recettes d'exploitation.</i>		
<i>Gesamtausgaben in Prozenten der Transporteinnahmen . . . . .</i>					
	58,88 <sup>0/0</sup>	56,51 <sup>0/0</sup>	<i>Rapport des dépenses totales aux recettes de transport.</i>		

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

Betriebsjahr <i>Exercice</i>	Durchschnittliche Bahnlänge <i>Longueur moyenne exploitée</i>	Ausgaben — <i>Dépenses</i>									
		per Bahnkilometer — <i>par kilomètre-ligne</i>								Gesamttotal <i>Total général</i>	per Zugskilometer <i>par kilomètre-train</i>
		Allgemeine Verwaltung <i>Administration générale</i>	Aufsicht und Unterhalt der Bahn <i>Surveillance et entretien de la ligne</i>	Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst <i>Expédition et mouvement</i>	Fahrdienst <i>Traction</i>	Total	Verschiedene Ausgaben <i>Dépenses diverses</i>				
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	C.
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	31105	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

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

<b>Bahnstrecken</b>  <i>Lignes</i>	<b>Zahl und Gattung der Züge</b> <i>Nombre et nature des trains</i>						<b>Zugskilometer</b> <i>Kilomètres-trains</i>	
	<b>Per Tag</b> <i>Par jour</i>	<b>Personenzüge</b> <i>Trains d. voyageurs</i>	<b>Gitterzüge mit Personeinhöfli.</b> <i>Trains de marchand. transp. des voyageurs</i>	<b>Gitterzüge</b> <i>Trains demarchan- dises</i>	<b>Materialzüge</b> <i>Trains de matériaux</i>	<b>Total</b>	<b>1901</b>	<b>1900</b>
<b>A. Luzern-Chiasso - Lucerne-Chiasso.</b> 226 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — <i>Trains réguliers.</i>								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	58	4403	833	3345	—	8581	1021923	1009440
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	58	3556	538	2956	—	7050	831203	829367
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	59	2682	588	2166	—	5436	628323	626679
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		10641	1959	8467	—	21067	2481449	2465486
		397	—	3604	—	4001	291926	315549
2. Extrazüge — <i>Trains spéciaux</i> . . .								
		11038	1959	12071	—	25068	2773375	2781035
		—	—	—	1121	1121	25375	25536
3. Materialzüge — <i>Trains de matériaux</i> . .								
		11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
<b>B. Bellinzona-Locarno. 21 Kilom.</b>								
1. Fahrplanmässige Züge. — <i>Trains réguliers.</i>								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	14	1812	—	254	—	2066	43386	44688
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	14	1464	—	208	—	1672	35112	34981
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	14	1104	—	156	—	1260	26460	26460
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		4380	—	618	—	4998	104958	106129
		3	—	—	—	3	63	126
2. Extrazüge — <i>Trains spéciaux</i> . . .								
		4383	—	618	—	5001	105021	106255
		—	—	—	115	115	2415	2624
3. Materialzüge — <i>Trains de matériaux</i> . .								
		4383	—	618	115	5116	107436	108879
<b>C. Bellinzona-Luino. 40 Kilom.</b>								
1. Fahrplanmässige Züge. — <i>Trains réguliers.</i>								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	16	1510	381	381	—	2272	90880	90880
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	16	1220	312	314	—	1846	73840	73475
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	16	920	234	236	—	1390	55600	55680
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		3650	927	931	—	5508	220320	220035
		1	—	917	—	918	36646	24587
2. Extrazüge — <i>Trains spéciaux</i> . . .								
		3651	927	1848	—	6426	256966	244622
		—	—	—	12	12	456	312
3. Materialzüge — <i>Trains de matériaux</i> . .								
		3651	927	1848	12	6438	257422	244934

Bahnstrecken Lignes	Zahl und Gattung der Züge Nombre et nature des trains						Zugskilometer Kilomètres-trains	
	Per Tag Par jour	Personenzüge Trains d'voyageurs	Güterzüge mit Personenbeford. Trains de marchand. transp. des voyageurs	Güterzüge Trains de marchan- dises	Materialzüge Trains de matériaux	Total	1901	1900
<b>D. Goldau-Zug. 16 Kilom.</b>								
<b>1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.</b>								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . . . .	22	2416	127	635	—	3178	50,848	50848
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . . . . .	24	2196	104	520	—	2820	45120	44848
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember . . . . .	22	1472	156	312	—	1940	31040	31040
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
<b>2. Extrazüge — Trains spéciaux . . . . .</b>								
		6084	387	1467	—	7938	127008	126736
		36	—	413	—	449	7184	9136
<b>3. Materialzüge — Trains de matériaux . . . . .</b>								
		6120	387	1880	—	8387	134192	135872
		—	—	—	46	46	522	592
		6120	387	1880	46	8433	134714	136464
<b>Rekapitulation. — Récapitulation.</b>								
<i>Lucerne-Chiasso</i> . . . . .	58.59	11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
<i>Bellinzona-Locarno</i> . . . . .	14	4383	—	618	115	5116	107436	108879
<i>Bellinzona-Luino</i> . . . . .	16	3651	927	1848	12	6438	257422	244934
<i>Goldau-Zug</i> . . . . .	22.24	6120	387	1880	46	8433	134714	136464
		25192	3273	16417	1294	46176	3298322	3296848

13. Zugsleistungen.  
Parcours des trains.

		Zugskilometer Kilomètres-trains		Achsenkilometer Kilomètres-essieux		Bruttotonnenkilometer Kilomètres-tonnes (poids brut)		Nettotonnenkilometer Kilom.-tonnes (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	Déc.	269708	263732	8343670	7705617	53055428	49690810	12300370	11999431
Total		3201812	3205020	98516592	97954573	646781640	635075936	156837367	153373795
Ferner auf der Strecke „Schweizer- grenze“ bis Luino vom 1. Januar bis 31. Dezember Sur le parcours frontière suisse- Luino du 1er janv. au 31 décembre		96510	91828	2786236	2548103	17861440	16163697	—	—
Gesamttotal - Total 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 — kilomètres-essieux	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 — kilom.-tonnes (poids brut)	646,544,351	634,868,196
Nettotonnenkilometer — kilom.-tonnes (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	Nº	Anzahl Nombre	Triebachsen Essieu mo- teurs
E <sup>2</sup>	Vierkuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. für Rangierdienst <i>Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de manœuvre</i>	1874 1883	1—4 5—6	4 2	8 4
E <sup>3</sup>	Sechskuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. f. Rangierdienst <i>Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de man.</i>	1897 1898 1901	301—304 305—306 307—312	4 2 6	12 6 18
F <sup>3</sup>	Sechskuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 6 roues couplées, pour service de manœuvre</i>	1882	13	1	3
F <sup>2</sup>	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour service de manœuvre</i>	1882	14	1	2
A <sup>2</sup> T	Vierkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotives à 4 roues couplées et tender séparé, pour express et omnibus en plaine</i>	1883 1874	18—20 22—24	3 3	6 6
A <sup>2</sup>	Vierkuppler-Tenderlokomotiven für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine</i>	1882 1890	25—30 31—33	6 3	12 6
A <sup>2</sup>	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine</i>	1882	1000	1	2
A <sup>3</sup> T	Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 3 zylindrige Compoundlokomotive <i>Locomotive à 6 roues couplées et tender séparé, pour express en plaine et montagne; locomotive-compound à 3 cylindres</i>	1894	201	1	3
A <sup>3</sup> T	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 4 zylindrige Compoundlokomotiven <i>Locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, pour express en plaine et montagne; locomotives-compound à 4 cylindres</i>	1894 1897 1898	202 203—210 211—220	1 8 10	3 24 30
C <sup>3</sup> T	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge <i>Locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchand. en plaine et de voyageurs en montagne</i>	1874 1882 1890 1891 1893 1894 1895	41—46 51—66 67—69 70—71 72—76 77—78 79—83	6 16 3 2 5 2 5	18 48 9 6 15 6 15
B <sup>3</sup>	Sechskuppler-Tenderlokom. für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge <i>Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains de marchandises en plaine et de voyageurs en montagne</i>	1882 1883	181—188 189—192	8 4	24 12
D <sup>4</sup> T	Achtkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Bergbahn-Güterzüge <i>Locomotives à 8 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchandises en montagne</i>	1882 1883 1886 1890 1895	101—115 116—123 124—127 128—131 132—136	15 8 4 4 5	60 32 16 16 20
D <sup>6</sup>	Zwölfkuppler-Duplex-Compound-Lokomotive für Bergbahn-Güterzüge <i>Locomotive duplex-compound à 12 roues couplées, pour trains de marchand. en montagne</i>	1891	151	1	6
			TOTAL	144	448

Mit<sup>en</sup> der Westinghouse-Bremse sind versehen: 6 E<sup>2</sup>, 12 E<sup>3</sup>, 6 A<sup>2</sup>T, 9 A<sup>2</sup>, 20 A<sup>3</sup>T, 39 C<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup> und 5 D<sup>4</sup>T-Lokomotiven. Mit der Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E<sup>2</sup>, 12 E<sup>3</sup>, 6 A<sup>2</sup>T, 10 A<sup>2</sup>, 20 A<sup>3</sup>T, 39 C<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup> und 5 D<sup>4</sup>T-Lokomotiven.

Le frein Westinghouse est adapté à 6 locomotives E<sup>2</sup>, 12 E<sup>3</sup>, 6 A<sup>2</sup>T, 9 A<sup>2</sup>, 20 A<sup>3</sup>T, 39 C<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup> et 5 D<sup>4</sup>T. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E<sup>2</sup>, 12 E<sup>3</sup>, 6 A<sup>2</sup>T, 10 A<sup>2</sup>, 20 A<sup>3</sup>T, 39 C<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup> et 5 D<sup>4</sup>T.

15. Lokomotiv-Leistungen  
Parcours des locomotives,

a) Serienweise.

Serien Séries	Nummer Numéros	Anzahl Nombre	Anheizungen — Allumages		Reservedienst Service de réserve	Rangierdienst Service de manœuvre	Lokomotiv- Kilomètres.												
			Std. Heures	Std. Heures			Auf der eigenen Bahn — Sur le réseau du												
der Lokomotiven des locomotives																			
E <sup>2</sup>	1- 6	6	931	340	11112	92064	440	—	13083	1679	—	—	—	—	—	66672	54	2528	
E <sup>3</sup>	301-312	7, <sup>12</sup>	1265	189	31183	9751	2049	—	—	396	3020	—	—	—	—	187098	—	295	
F <sup>3</sup>	13	1	26	110	3644	—	—	—	—	—	—	1113	—	—	—	78	21864	—	24
F <sup>2</sup>	14	1	29	2	4363	—	—	—	—	—	—	1253	—	—	—	—	26178	—	30
A <sup>2</sup> T*	18—20	3	366	262	5285	20530	252	—	—	26	307	—	—	—	—	31710	—	62	
A <sup>2</sup>	25—33	9	1967	1264	130	224256	3161	—	29543	626	—	—	—	—	—	780	—	4097	
A <sup>2</sup>	1000	1	44	116	3684	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	22104	—	18	
A <sup>3</sup> T	201—220	20	2614	2770	44	879210	89632	—	8844	9657	40	—	—	—	—	264	30	40603	
C <sup>3</sup> T <sup>alt</sup>	41—46	6	1088	1828	6317	—	48	572	—	68763	395	11	192	37902	—	302			
C <sup>3</sup> T <sup>anc.</sup>	51—83	33	5693	8195	1916	667068	88167	—	313235	26036	4285	949	11496	23	46958				
B <sup>3</sup>	181—192	12	1773	8742	970	29205	100883	—	60885	32938	9928	1650	5820	423	52780				
D <sup>4</sup> T	101—136	36	4167	7032	1791	—	5375	11598	58	719655	94787	188404	2003	10746	2252	158803			
D <sup>6</sup>	151	1	239	19	36	—	—	—	31212	285	84	—	216	—	819				
G.-B.-Lokomotiven Locomot. du Gothard	{	136, <sup>12</sup>	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319				
Lokom. fremder Bahnen Locomot. étrangères	{	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
<b>Total</b>		136, <sup>12</sup>	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319				

b) Monatweise.

Januar	Janvier.	135	1594	5622	6021	156928	15202	—	99242	10311	16396	475	36126	70	24653	
Februar	Février.	135	1384	4017	5177	146131	14844	—	83597	7543	12151	994	31062	1043	23776	
März	Mars .	135	1635	3220	5761	168500	23758	—	99870	12090	16059	972	34566	568	32795	
April	Avril .	135	1624	1944	5524	174299	31712	—	92311	11748	14307	532	33144	—	27958	
Mai	Mai . .	135	1718	1786	5872	171543	28840	—	105759	17730	17575	313	35232	—	23647	
Juni	Juin . .	135	1691	1462	5693	156188	27795	—	102981	18671	17649	31	34158	—	22071	
Juli	Juillet .	135	1708	1762	5947	161451	27312	—	100729	14884	15562	108	35682	—	22369	
August	Août . .	135	1816	1649	5956	162259	27290	29	98774	13091	15268	645	35736	—	24675	
September	Sept. . .	135	1717	1620	5799	156114	27103	29	108639	16344	17531	397	34794	—	25367	
Oktober	Octobre.	136, <sup>61</sup>	1810	2251	6560	157795	25812	—	133396	19620	21192	36	39360	—	29098	
November	Nov. . .	140, <sup>ss</sup>	1718	2445	6111	155911	24954	—	112891	14121	17407	74	36666	—	26319	
Dezember	Déc. . .	141	1787	2591	6054	160388	22132	—	107453	15981	16677	337	36324	1101	24591	
<b>Total</b>		136, <sup>12</sup>	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319	
Ab: Leistungen fremder Lokomotiven		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Moins: parcours des loco- motives étrangères		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
G.-B.-Lokomotiven Locomotives du Gothard	{	136, <sup>12</sup>	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319	

\* Die Lokomotiven A<sup>2</sup> T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt.  
Les locomotives A<sup>2</sup> T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

serien- und monatweise.  
par séries et par mois.

a) Par séries.

		kilometer locomotives		Auf der italien. Mittelmeerbahn Sur le réseau de la Méditerr. italienne						Gesamttotal Total général		Wagenachsen- kilometer		Bruttotonnen- kilometer			
		Gothard		Schnell- u. Personenzüge Express et omnibus		Gemischte u. Güterzüge Trains mixtes et de marchan- dises		Vorspann Double traction		Leerfahrten Haut-le-pied		Total		Kilomètres essieux de voitures et wagons		Kilomètres-tonnes (poids brut)	
		Hilfszüge Trains de secours	Kalte Fahrten Machin, non allumées	Total													
—	—	176520	—	5310	—	—	—	—	—	—	—	176520	29420	2	36642	10020606	56,77
—	294	202925	—	5310	—	—	—	—	—	—	5310	208235	29246	304	35152	1664733	7,99
—	—	23079	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23079	23079	13	23079	124111	5,88
—	—	27461	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27461	27461	14	27461	152347	5,55
—	—	52887	12270	—	—	—	—	—	—	—	12270	65157	21719	19	38278	2791507	42,84
—	—	262505	36315	—	15	—	—	—	—	—	36330	298835	33204	32	42790	29422320	98,45
—	—	22160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22160	22160	1000	22160	7391	0,33
—	—	1028280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1028280	51414	203	64039	154941466	150,68
—	109	108294	—	—	18615	—	—	—	90	18705	126999	21166	41	31748	27045481	212,96	
100	73	1158390	—	—	18495	—	—	30	18525	1176915	35664	76	48343	176777549	150,20		
42	—	294554	855	4500	—	—	—	45	5400	299954	24996	183	34250	36214165	120,73		
2	86	1188769	—	—	—	—	—	—	—	1188769	33021	112	41018	217600373	183,05		
—	—	32616	—	—	—	—	—	—	—	32616	32616	151	32616	7881031	241,63		
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	—	—	4674980	34345	—	—	—	664643080	142,17	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	—	—	4674980	34345	—	—	—	664643080	142,17	

b) Par mois.

—	—	359403	4650	3600	—	—	8250	367653	—	—	—	7647487	20,80	50189244	136,51
—	19	321160	4200	2745	—	45	6990	328150	—	—	—	6552866	19,97	43011162	131,07
—	19	389197	4650	3180	—	—	7830	397027	—	—	—	8480265	21,36	56074350	141,24
—	130	386141	4500	2640	—	—	7140	393281	—	—	—	8314162	21,14	55015450	139,89
46	19	400704	4650	3510	—	—	8160	408864	—	—	—	8846311	21,63	57637473	140,97
—	19	379563	4500	3510	—	—	8010	387573	—	—	—	8526975	22,00	56522393	145,84
—	—	378097	4650	2790	—	—	7440	385537	—	—	—	8526031	22,11	55948271	145,12
42	—	377809	4650	2925	—	15	7590	385399	—	—	—	8395503	21,78	54837934	142,29
—	—	386318	4500	4035	—	15	8550	394868	—	—	—	8971057	22,72	58931410	149,24
—	245	426554	4650	5055	—	45	9750	436304	—	—	—	9784339	22,43	65132228	149,26
—	49	388392	4500	3705	—	15	8220	396612	—	—	—	8643968	21,70	56632592	142,70
56	62	385102	4650	3930	—	30	8610	393712	—	—	—	8613864	21,88	54710573	138,96
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980	—	—	—	101302828	21,67	664643080	142,17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980	—	—	—	101302828	21,67	664643080	142,17

## 16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven.

*Moyennes de service des locomotives.*

Serie • Séries	Zahl der vorhandenen Lokomotiven Nombre des locomotives	Diensttage — Chiffre de journées						Dienstleistung der Lokomotiven in % Prestations en % des locomotives						Durchschnitt- liche effektive Diensttage einer Lokomotive im Fahrdienst inkl. Rangierdienst Moyenne d. jour- nées effectives de service d'une lo- comotive en ser- vice des trains, y compris celui de manœuvre	Per Tag u. Loko- motive durch- schnittlich zu- rückgelegteKilo- meter inkl. Rang- ierdienst. Moyenne des kilo- mètres parcourus par jour et par locomotive, ser- vice de manœuvre compris
		im Fahrdienst en service des trains	im Rangierdienst en service de ma- nœuvre	im Reserve Dienst 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- nœuvre	im Reserve Dienst en service de ré- serve	ausser Dienst au repos	in Reparatur en réparation	Total		
E <sup>2</sup>	6	780	613	12	443	342	2190	35,61	27,99	0,55	20,24	15,61	100	232	80,60
E <sup>3</sup>	7,12	210	1669	56	564	102	2601	8,08	64,17	2,15	21,68	3,92	100	364	80,06
F <sup>3</sup>	1	22	248	—	39	56	365	6,08	67,94	—	10,59	15,84	100	270	63,23
F <sup>2</sup>	1	20	267	2	34	42	365	5,48	73,15	0,55	9,81	11,51	100	287	75,24
A <sup>2</sup> T*	3	209	356	1	179	350	1095	19,09	32,51	0,09	16,85	31,96	100	188	59,50
A <sup>2</sup>	9	2057	1	113	702	412	3285	62,62	0,08	3,44	21,87	12,54	100	229	90,97
A <sup>2</sup>	1	2	192	1	46	124	365	0,55	52,60	0,27	12,61	33,97	100	194	60,71
A <sup>3</sup> T	20	4345	—	104	1703	1148	7300	59,52	—	1,42	23,88	15,73	100	217	140,86
C <sup>8</sup> T <sup>alt</sup> <sub>anc.</sub>	6	808	550	52	453	327	2190	36,89	25,11	2,88	20,69	14,93	100	226	57,99
C <sup>8</sup> T <sup>neu</sup> <sub>nouv.</sub>	33	7008	42	430	2660	1905	12045	58,18	0,85	3,57	22,08	15,82	100	214	97,71
B <sup>8</sup>	12	2633	32	287	732	696	4380	60,11	0,78	6,56	16,71	15,89	100	222	68,48
D <sup>4</sup> T	36	7577	—	698	2809	2056	13140	57,66	—	5,81	21,38	15,65	100	211	90,47
D <sup>6</sup>	1	250	—	4	64	47	365	68,49	—	1,10	17,58	12,88	100	250	89,36
<i>Total</i>	136,12	25921	3970	1760	10428	7607	49686	52,17	7,99	3,54	20,99	15,81	100	220	94,09

\*Die Lokomotiven A<sup>2</sup>T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt. — *Les locomotives A<sup>2</sup> T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.*

## 17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven.

Quantités et coût des combustibles pour locomotives.

### a. Serienweise — Par séries

Serie — Séries	Holz — Bois			Briquettes			Steinkohlen — Houille			Total*			Durchschnittspreis des Brennmaterials p.Tonn. Prix moyen du combustible par tonne		
	m <sup>3</sup>	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Jahr Année	Fr.	C.
E <sup>2</sup> . . . . .	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 <sup>3</sup> . . . . .	12,57	109	25	1300	39	50	2,211,700	62,033	13	2,215,514	62,181	88	10,64	29,86	1883 32 79
F <sup>3</sup> . . . . .	1,87	16	24	—	—	—	209,250	5,866	08	209,624	5,882	32	9,08	25,49	1884 26 75
F <sup>2</sup> . . . . .	1,87	16	63	—	—	—	244,100	6,844	15	244,474	6,860	78	8,90	24,98	1885 25 —
A <sup>2T</sup> . . . . .	7,36	61	45	—	—	—	707,700	19,842	69	709,172	19,904	14	10,88	30,55	1886 24 98
A <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 1000 . . . . .	3,83	30	52	—	—	—	164,150	4,597	28	164,916	4,627	80	7,42	20,88	1888 24 21
A <sup>3T</sup> . . . . .	47,97	400	23	15,263,360	463,005	03	747,300	20,942	74	16,020,234	484,348	—	15,58	47,10	1889 23 94
C <sup>3T</sup> alt - anc. .	19,71	166	72	—	—	—	2,210,950	61,990	28	2,214,892	62,157	—	17,44	48,94	1890 26 88
C <sup>3T</sup> neu - nouv. .	100,85	846	61	992,600	30,111	77	17,879,600	501,259	90	18,892,270	532,218	28	16,05	45,22	1891 29 56
B <sup>3</sup> . . . . .	36,77	306	16	1,600,200	48,526	62	3,345,400	93,790	77	4,952,954	142,623	55	16,51	47,55	1892 29 29
D <sup>4T</sup> . . . . .	123,36	1039	50	6,600	200	33	24,853,300	696,833	59	24,884,572	698,073	42	20,93	58,72	1893** 26 56
D <sup>6</sup> . . . . .	5,36	45	56	—	—	—	611,700	17,149	17	612,772	17,194	73	18,79	52,72	1894 24 92
<b>Total</b>	<b>382,00</b>	<b>3216</b>	<b>30</b>	<b>17,866,510</b>	<b>541,957</b>	<b>58</b>	<b>58,150,250</b>	<b>1,630,331</b>	<b>75</b>	<b>76,093,160</b>	<b>2,175,505</b>	<b>63</b>	<b>16,28</b>	<b>46,54</b>	<b>1895 23 77</b>
															<b>1896 23 20</b>
															<b>1897 23 71</b>
															<b>1898 23 99</b>
															<b>1899 24 56</b>

### b. Monatweise — Par mois

Januar	Janvier .	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	1900 26 46
Februar	Février .	38,00	288	80	1,271,900	38,538	57	4,014,400	112,403	20	5,293,900	151,230	57	16,18	46,09	1901 28 59
März	Mars .	33,00	250	80	1,655,600	50,164	68	4,855,100	135,942	80	6,517,300	186,358	28	16,42	46,94	
April	Avril .	33,00	254	10	1,783,950	54,053	69	4,481,100	125,470	80	6,271,650	179,778	59	15,95	45,71	
Mai	Mai .	32,00	246	40	1,638,400	49,643	50	4,848,700	135,763	60	6,493,500	185,653	50	15,88	45,41	
Juni	Juin .	32,00	246	40	1,339,100	40,574	75	4,793,300	134,212	40	6,138,800	175,033	55	15,84	45,16	
Juli	Juillet .	30,00	231	—	1,463,500	44,344	05	4,572,800	128,038	40	6,042,300	172,613	45	15,67	44,77	
August	Août .	28,00	215	60	1,437,400	43,553	20	4,640,250	129,927	—	6,083,250	173,695	80	15,78	45,07	
September	Septemb.	31,00	310	—	1,425,400	43,332	15	4,977,700	139,873	35	6,409,300	183,515	50	16,23	46,47	
Oktober	Octobre .	31,00	310	—	1,468,950	44,656	10	5,866,300	164,843	05	7,341,450	209,809	15	16,88	48,09	
November	Novembre .	27,00	270	—	1,597,800	48,573	10	5,244,600	147,373	25	6,847,800	196,216	35	17,27	49,47	
Dezember	Décembre .	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	
<b>Total</b>	<b>382,00</b>	<b>3216</b>	<b>30</b>	<b>17,866,510</b>	<b>541,957</b>	<b>58</b>	<b>58,150,250</b>	<b>1,630,331</b>	<b>75</b>	<b>76,093,160</b>	<b>2,175,505</b>	<b>63</b>	<b>16,28</b>	<b>46,54</b>		

\* Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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

**a. Serienweise — Par séries**

Serie — Séries	Maschinenfett Graisse à machines			Talg — Suif			Mineralöl Huile minérale			Cylinderöl Huile à cylindres		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
E <sup>2</sup> . . . . .	—	—	—	2,00	1	40	3459	777	25	3397	831	55
E <sup>3</sup> . . . . .	2,00	1	80	10,00	6	90	6646	1539	85	5431	1358	96
F <sup>3</sup> . . . . .	—	—	—	2,00	1	40	519	114	85	488	116	59
F <sup>2</sup> . . . . .	—	—	—	2,00	1	36	721	161	50	676	160	49
A <sup>2T</sup> . . . . .	—	—	—	2,00	1	40	1866	425	40	1229	302	84
A <sup>2</sup> 25-38 . . . . .	3,00	2	70	17,00	11	72	11529	2617	65	6879	1696	74
A <sup>2</sup> 1000 . . . . .	—	—	—	3,00	2	06	561	126	90	566	139	74
A <sup>3T</sup> . . . . .	22,00	19	80	115,00	79	69	95451	21828	80	40494	10015	12
C <sup>3T</sup> alt - anc. . .	—	—	—	13,00	9	—	4864	1104	05	3186	794	11
C <sup>3T</sup> neu - nouv. . .	32,50	29	25	222,00	153	92	47526	10829	85	27468	6792	76
B <sup>3</sup> . . . . .	3,50	3	15	66,00	45	16	16557	3775	—	9987	2485	38
D <sup>4T</sup> . . . . .	34,00	30	60	154,00	106	90	76607	17562	15	30383	7532	01
D <sup>6</sup> . . . . .	1,00	—	90	13,00	9	06	2688	605	40	1484	359	32
<b>Total</b>	<b>98,00</b>	<b>88</b>	<b>20</b>	<b>621,00</b>	<b>429</b>	<b>97</b>	<b>268994</b>	<b>61468</b>	<b>65</b>	<b>131668</b>	<b>32585</b>	<b>61</b>

**b. Monatweise — Par mois**

Januar	<i>Janvier</i>	.	10,00	9	—	84,00	57	12	18980	4745	—	10835	3033	80
Februar	<i>Février</i>	.	6,00	5	40	72,50	49	30	15171	3792	75	8959	2508	52
März	<i>Mars</i>	.	6,50	5	85	80,00	54	40	20363	5090	75	11341	3175	48
April	<i>Avril</i>	.	8,00	7	20	58,50	40	95	24350	6087	50	11817	3308	76
Mai	<i>Mai</i>	.	8,50	7	65	36,50	25	55	25785	6446	25	12483	3495	25
Juni	<i>Juin</i>	.	7,00	6	30	56,00	39	20	24077	6019	25	11486	3216	10
Juli*	<i>Juillet</i>	.	9,00	8	10	37,50	26	25	31932	5074	—	12235	1945	95
August	<i>Août</i>	.	16,50	14	85	45,00	31	50	25994	4821	35	11407	2115	85
September	<i>Septembre</i>	.	4,50	4	05	40,00	28	—	24882	4922	90	11043	2184	80
Oktober	<i>Octobre</i>	.	8,00	7	20	45,00	31	50	22962	5273	—	11177	2566	65
November	<i>Novembre</i>	.	7,00	6	30	25,00	17	50	17521	4623	30	9517	2511	25
Dezember	<i>Décembre</i>	.	7,00	6	30	41,00	28	70	16977	4572	60	9368	2523	20
<b>Total</b>	<b>98,00</b>	<b>88</b>	<b>20</b>	<b>621,00</b>	<b>429</b>	<b>97</b>	<b>268994</b>	<b>61468</b>	<b>65</b>	<b>131668</b>	<b>32585</b>	<b>61</b>		

\* 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.**

a. Serienweise — <i>Par séries</i>										Durchschnittspreis des Schmiermaterials per Kg. <i>Prix moyen des graisses et huiles par kg.</i>		
Osmolinöl <i>Huile d'osmoline</i>			Diverses Graisses diverses			Total			Per Lokomotivkilometer <i>Par kilomètre-locomotive</i>	Jahr <i>Année</i>	Betrag <i>Prix</i>	
Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Gr.	C.		
1,00	1	30	—	—	—	6859,00	1611	50	38,86	0,91	1882	86,00
1,00	1	30	—	—	—	12090,00	2908	81	58,06	1,40	1883	87,35
—	—	—	—	—	—	1009,00	232	84	43,72	1,01	1884	83,14
—	—	—	—	—	—	1399,00	323	35	50,05	1,18	1885	77,26
—	—	—	—	—	—	3097,00	729	64	47,53	1,12	1886	64,54
5,50	7	15	—	—	—	18433,50	4335	96	61,68	1,45	1887	56,32
—	—	—	—	—	—	1130,00	268	70	50,99	1,21	1888	49,37
9,50	12	35	0,50	2	65	136092,00	31958	41	132,35	3,11	1889	42,84
4,00	5	20	—	—	—	8067,00	1912	36	63,53	1,51	1890	40,53
10,50	13	65	—	—	—	75259,00	17819	43	63,95	1,51	1891	38,01
6,00	7	80	—	—	—	26619,50	6316	49	88,75	2,11	1892	40,44
5,50	7	15	—	—	—	107183,50	25238	81	90,17	2,12	1893	37,00
1,50	1	95	—	—	—	4187,50	976	63	128,39	2,99	1894	34,59
44,50	57	85	0,50	2	65	401426,00	94632	93	85,87	2,02	1895	33,00
											1896	32,62
											1897	31,98
											1898	30,40
											1899	27,46
											1900	26,28
											1901	23,57
b. Monatweise — <i>Par mois</i>												
3,00	3	90	—	—	—	29912,00	7848	82	81,22	2,13		
3,00	3	90	—	—	—	24211,50	6359	87	73,78	1,94		
3,00	3	90	—	—	—	31793,50	8330	38	80,08	2,10		
3,00	3	90	—	—	—	36236,50	9448	31	92,14	2,40		
5,50	7	15	—	—	—	38318,50	9981	85	93,73	2,44		
3,00	3	90	—	—	—	35629,00	9284	75	91,93	2,40		
4,00	5	20	—	—	—	44217,50	7059	50	114,69	1,83		
—	—	—	—	—	—	37462,50	6983	55	97,20	1,81		
6,00	7	80	—	—	—	35975,50	7147	55	91,11	1,81		
7,00	9	10	—	—	—	34199,00	7887	45	78,38	1,81		
5,00	6	50	0,50	2	65	27075,50	7167	50	68,27	1,81		
2,00	2	60	—	—	—	26395,00	7133	40	67,04	1,81		
44,50	57	85	0,60	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.

Jahr Exercices	Leistungen -- Parcours			Materialkonsum — Consommation de matières						Reparaturkosten Frais de répara- tion		
	Lokom.-Kilom. Kilom.-locom.	Wagenachsen-Kilom. Kilom.-essieu de voit. et wag.	Brutto-Tonneu-Kilom. Kilom.-tonnes (poids brut)	Brennmaterial Combustibles			Schmiermaterial Graisses et huiles			Total		
1892	3,236,665	69,935,486	422,774,979	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Fr.	53	
1893	3,527,947	78,736,802	475,869,477	44,418,980	1,317,702	50	151,881.60	63,916	83	448,875		
1894	3,841,383	85,758,990	526,387,072	48,166,950	1,294,678	10	169,801.45	65,394	43	473,350	58	
1895	3,874,109	83,664,517	519,708,957	53,135,650	1,340,632	29	187,195.10	67,633	29	575,025	83	
1896	3,985,849	86,248,404	539,188,370	54,611,955	1,323,458	19	197,132.00	68,706	61	586,308	06	
1897	4,251,320	88,142,029	552,539,322	57,052,210	1,365,946	40	196,376.50	69,278	56	734,145	58	
1898	4,522,345	93,047,113	592,017,437	61,212,750	1,470,390	11	297,536.00	98,603	38	792,145	12	
1899	4,666,501	99,027,621	636,975,547	64,251,265	1,557,079	35	362,606.00	116,045	23	765,532	71	
1900	4,707,934	100,502,676	651,239,633	68,406,995	1,614,218	78	385,235.00	105,766	80	637,557	01	
1901	4,674,980	101,302,828	664,643,080	73,325,680	1,878,536	12	417,069.00	109,668	47	743,186	—	
				76,093,160	2,118,816	23	401,426.00	94,640	63	688,523	17	

Aus dieser Tabelle ergeben sich folgende Durchschnittszahlen. Es fallen: — Moyennes résultant des chiffres ci-dessus:

Jahr Exercices	Auf 1 Lokomotivkilometer Pour 1 kilomètre-locomotive				Auf 1 Wagenachsenkilometer Pour 1 kilomètre-essieu de voit. et wag.				Auf 1 Bruttotonnenkilometer Pour 1 kilomètre-tonne (p. b.)									
	Leistungen Parcours		Materialkonsum Consommat. de matières		Reparaturkosten Frais de répa- ration		Leist. Parcours		Materialkonsum Consommat. de matières		Reparaturkosten Frais de répa- ration							
	Wg.-Achs.-Km Kilom.-essieu de voit. et wag.	B. T. K. Kilom.-tonnes (p. b.)	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	Reparaturkosten Frais de répa- ration	B.-T.-Kilom. Kilom.-tonnes (p. b.)	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	Reparaturkosten Frais de répa- ration						
1892	21,6	130,6	Kg. 13,72	C. 40,71	Gr. 46,93	C. 1,97	Kg. 13,869	C. 6,0	Kg. 0,635	C. 1,88	Gr. 2,17	C. 0,091	Kg. 0,6418	C. 0,105	Kg. 0,81	C. 0,86	Kg. 0,015	C. 0,106
1893	22,3	134,9	13,65	36,70	48,18	1,85	13,417	6,0	0,612	1,64	2,16	0,083	0,6012	0,101	0,27	0,86	0,014	0,099
1894	22,3	137,0	13,88	34,90	48,73	1,76	14,969	6,1	0,620	1,57	2,18	0,079	0,6705	0,101	0,25	0,86	0,013	0,109
1895	21,6	134,1	14,10	34,16	50,88	1,77	15,184	6,2	0,653	1,58	2,36	0,082	0,7008	0,105	0,25	0,88	0,013	0,118
1896	21,6	135,8	14,81	34,27	49,27	1,74	18,419	6,3	0,661	1,58	2,28	0,080	0,8512	0,106	0,25	0,86	0,013	0,186
1897	20,7	130,0	14,40	34,59	69,99	2,32	18,682	6,8	0,694	1,67	3,38	0,112	0,8987	0,111	0,27	0,54	0,018	0,148
1898	20,6	130,9	14,21	34,43	80,18	2,57	16,884	6,4	0,691	1,67	3,90	0,125	0,8206	0,109	0,26	0,61	0,020	0,129
1899	21,2	136,5	14,66	34,59	82,55	2,27	13,662	6,4	0,691	1,63	3,89	0,107	0,6438	0,107	0,25	0,60	0,017	0,100
1900	21,3	138,8	15,57	39,78	88,58	2,33	15,785	6,5	0,730	1,87	4,15	0,109	0,7395	0,118	0,29	0,64	0,017	0,114
1901	21,7	142,2	16,28	45,32	85,87	2,02	14,728	6,6	0,751	2,09	3,96	0,098	0,6796	0,114	0,32	0,60	0,014	0,104

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

Serie — Series	Stückzahl Nombre des voitures	Anzahl der Sitzplätze Chiffre des places	Klasse - Classe	Personenwagen. Voitures.	Sitzplätze nach Klassen Chiffre des places par classe				Eigengewicht in Ton. Poids mort en tonnes			Zahl der Achsen Chiffre des es- siens
					I.	II.	III.	Total	per Wagen par voiture	Total		
A <sup>s</sup>	2	18	I.	Salonwagen — <i>Salon</i> . . .	36	—	—	36	14,0	28,0	4	
A	9	18	I.	Personenwagen — <i>Voitures</i>	162	—	—	162	10,5	94,5	18	
A	9	21	I.	” ”	189	—	—	189	13,0	455,0	18	
A	26	21	I.	” ”	546	—	—	546				52
A	6	18	I.	” ”	108	—	—	108	17,0	102,0	12	
A <sup>4</sup>	10	36	I.	” ”	360	—	—	360	33,0	330,0	40	
A <sup>4</sup>	4	36	I.	” ”	144	—	—	144	35,0	140,0	16	
A <sup>B</sup>	20	6	I.	” ”	120	—	—	120	10,5	231,0	40	
A <sup>B</sup>	20	24	II.	” ”	—	480	—	480				
A <sup>B</sup>	2	8	I.	” ”	16	—	—	16	13,5	94,5	14	
A <sup>B</sup>	2	24	II.	” ”	—	48	—	48				
A <sup>B</sup>	7	9	I.	” ”	63	—	—	63	33,0	165,0	20	
A <sup>B</sup>	7	16	II.	” ”	—	112	—	112				
A <sup>B4</sup>	5	10	I.	” ”	50	—	—	50	34,0	340,0	40	
A <sup>B4</sup>	5	30	II.	” ”	—	150	—	150				
A <sup>B4</sup>	10	10	I.	” ”	100	280	—	380	10,0	140,0	28	
B	14	32*	II.	” ”	—	424	—	424				
B	1	36	II.	” ”	—	36	—	36	10,5	10,5	2	
B	34	32	II.	” ”	—	1088	—	1088	13,0	442,0	68	
B <sup>4</sup>	5	48	II.	” ”	—	240	—	240	33,0	165,0	20	
B <sup>CF</sup>	4	6	II.	” ”	—	24	—	24	10,0	40,0	8	
B <sup>CF</sup>	4	26	III.	(mit Gepäckraum) (avec réduit p. bagag's)	—	—	104	104				
C	37	40*	III.	” ”	—	—	1432	1432	9,5	351,5	74	
C	24	48	III.	” ”	—	—	1152	1152	11,0	264,0	48	
C <sup>4</sup>	12	72	III.	” ”	—	—	864	864	16,5	198,0	48	
C <sup>4</sup>	10	80	III.	” ”	—	—	800	800	25,5	255,0	40	
C <sup>4</sup>	12	84	III.	” ”	—	—	1008	1008	29,0	348,0	48	
C <sup>4</sup>	5	84	III.	” ”	—	—	420	420	29,1	145,5	20	
D	1	9	II.	Krankenwagen — <i>Pour le transport des malades</i>	—	9	—	9	8,5	8,5	2	
<b>Total</b>	<b>269</b>			Personenwagen — <i>Voitures</i>	<b>1894</b>	<b>2891</b>	<b>5780</b>	<b>10565</b>	<b>16,16</b>	<b>4348,0</b>	<b>684</b>	

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

” ” 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.

*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.*

\*) 6 voitures B et 12 C ont chacune 4 places de moins, occupées par des poêles.

Serie - Series	Stückzahl Nombre des wagons	Gepäckwagen. Fourgons.	Ladegewicht in Tonnen Tonnage		Eigengewicht in Ton. Poids mort en tonnes		Zahl der Achsen Chiffre des es- sieux
			per Wagen t. par wagon	Total	per Wagen par wagon	Total	
F	11	Gepäckwagen — Fourgons . . . . .	6	66	9,50	104,50	22
F	5	" " . . . .	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
F <sup>z4</sup>	3	" (mit Postabteilung) " (avec compart. postal)	15	45	30,7	92,10	12
"	3	" . . . .	15	45	32,25	96,75	12
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>Gepäckwagen — Fourgons</b>	<b>7,1</b>	<b>342</b>	<b>13,10</b>	<b>628,65</b>	<b>108</b>
<b>Güterwagen. Wagons.</b>							
G	20	gedeckte Güter- und Viehwagen wagons couverts à marchandises et bestiaux	10,00	200,00	7,45	149,00	40
G <sup>R1</sup>	150		12,50	1875,00	9,00	1350,00	300
G <sup>R1</sup>	223		12,50	2787,50	9,20	2051,60	446
GRC <sup>1</sup>	5	gedeckte Sammelgüterwagen wagons couverts à groupages	12,50	62,50	9,50	47,50	10
			12,50	262,50	9,20	193,20	42
			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
K <sup>C</sup>	71		10,00	710,00	6,35	450,85	142
L <sup>1</sup>	45	offene Güterwagen wagons découverts à marchandises	12,50	562,50	5,70	256,50	90
			12,50	1300,00	5,90	613,60	208
L <sup>F2</sup>	200		15,00	3000,00	7,10	1420,00	400
			15,00	165,00	6,50	71,50	22
L <sup>F1</sup>	150	Kohlenwagen, eiserne wagons à charbon, en fer	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
			10,00	1390,00	6,50	903,50	278
L <sup>F</sup>	139		15,00	270,00	5,90	106,20	36
			15,00	420,00	6,00	168,00	56
M <sup>2</sup>	18		15,00	210,00	6,20	86,80	28
			15,00	300,00	6,50	130,00	40
M <sup>1</sup>	28	Steintransportwagen wagons pour le transport de pierres	12,50	50,00	5,15	20,60	8
			15,00	690,00	7,10	326,60	92
M <sup>R2</sup>	14		15,00	3000,00	7,50	1500,00	400
			15,00	300,00	7,20	36,00	10
M <sup>R1</sup>	20	Schienentransportwagen wagons pour le transport des rails	12,50	62,50	4,30	34,40	16
			12,50	150,00	4,80	57,60	24
N	5	Langholzwagen wagons pour le transport de longs bois	10,00	60,00	8,00	48,00	12
			10,00	30,00	7,10	21,30	6
O <sup>G</sup>	8	Geflügeltransportwagen wagons à volailles	10,00	20,00	9,50	19,00	4
			12,00	48,00	9,70	38,80	8
O <sup>G1</sup>	12	Bierwagen wagons à bière	12,00	25,00	11,20	22,40	4
			10,00	60,00	8,12	51,60	12
O	6	Petrolwagen wagons à pétrole	10,00	60,00	7,70	36,00	12
			10,00	60,00	9,00	51,60	12
<b>Total</b>	<b>1756</b>	<b>Güterwagen — Wagons</b>	<b>12,59</b>	<b>22115,50</b>	<b>7,38</b>	<b>12953,27</b>	<b>3512</b>
	<b>1804</b>	<b>Transport — A reporter</b>		<b>22457,50</b>		<b>13581,92</b>	<b>3620</b>

Serie - Sérées	Stückzahl Nombre des wagons	Transport — Report	Ladegewicht in Tonnen Tonnage		Eigengewicht in Ton. Poids mort en tonnes		Zahl der Achsen Chiffre des essieux
			per Wagen t. par wagon	Total	per Wagen par wagon	Total	
	1804			22457,50		13581,92	3620
<b>Wagen für Dienstzwecke.</b>							
<i>Wagons affectés à divers services.</i>							
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
OK	3	{ Hülfswagen { wagons de secours }	12,50	37,50	8,70	26,10	6
OG	1	{ Brückenrevisionswagen { wagon pour l'inspection des ponts }	12,50	12,50	9,64	9,64	2
OK	1	{ Tunnelbeleuchtungswagen { wagon pour l'éclairage des tunnels }	10,00	10,00	9,00	9,00	2
OM	1	{ Gasrecipientenwagen { wagon à réservoir de gaz d'éclairage }	15,00	15,00	9,90	9,90	2
			15,00	15,00	13,40	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. Stat.-Wagen etc. Fourgons et wagons de tous genres		23187,50		13934,76	3762

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 42 F-, 6 FZ<sup>4</sup>, 20 G-, 373 GR<sup>1</sup>-, 42 GRC<sup>1</sup>, 12 OG- und 6 OG<sup>1</sup>-Wagen.

„ „ Westinghouseleitung sind versehen: 3 OK- (Hülfss-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

„ „ Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 42 F- und 6 FZ<sup>4</sup>-Wagen.

„ „ Dampfheizungsleitung sind versehen: 20 G-, 373 GR<sup>1</sup>-, 42 GRC<sup>1</sup>, 12 OG-, 6 OG<sup>1</sup>, 3 OK- (Hülfss-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

<sup>1)</sup> Spezialwagen für Biersendungen der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.

<sup>2)</sup> Eigentum der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.

<sup>3)</sup> Spezialwagen für Biersendungen der Aktienbrauerei Bellinzona.

<sup>4)</sup> Eigentum der Società ital.-americ. pel petrolio in Venedig

Sont munis du frein Westinghouse: 42 F, 6 FZ<sup>4</sup>, 20 G, 373 GR<sup>1</sup>, 42 GRC<sup>1</sup>, 12 OG et 6 OG<sup>1</sup>.

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

de l'appareil de chauffage par la vapeur: 42 F et 6 FZ<sup>4</sup>,

de la conduite de l'appareil de chauffage par la vapeur: 20 G, 373 GR<sup>1</sup>, 42 GRC<sup>1</sup>, 12 OG, 6 OG<sup>1</sup>, 3 OK et 2 OM.

<sup>1)</sup> Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.

<sup>2)</sup> Propriété de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.

<sup>3)</sup> Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie de Bellinzona.

<sup>4)</sup> 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.**

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

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

**b. Ausnutzung 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 %	23,41 %
II.    "	31,14 "	33,52 "
III.    "	36,48 "	39,16 "
Im Ganzen	32,47 "	34,81 "
		<i>1e classe</i>
		<i>IIe "</i>
		<i>IIIe "</i>
		<i>Ensemble.</i>

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
II.    "	2,21	1,98
III.    "	1,74	1,55
Im Ganzen	2,08	1,87
		<i>1e classe</i>
		<i>IIe "</i>
		<i>IIIe "</i>
		<i>Ensemble.</i>

Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen:

*Utilisation du tonnage des wagons:*

1901	1900
35,16 %	34,68 %

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.

Jahr Exercice	Leistungen Parcours		Schmiermaterialkonsum Consommation de matières								Reparaturkosten Frais de réparation			
	Wagenachsen- kilometer Kilom.-essieux de voitures, fourgons et wagons	Bruttoponnen- kilometer Kilom.-tonnes (poids brut)	Schmier- material Graisses et huiles	Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieu	Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut)		Betrag Prix	Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieu	Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut)		Betrag Prix	Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieu	Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut)	
					kg.	gr.			kg.	gr.			kg.	gr.
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	0,043	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	0,362	0,056	7,158	—	0,007	0,001	363,849	02	0,367	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	101,302,828	664,643,080	55,015,50	0,548	0,083	11,050	40	0,011	0,002	499,927	77	0,498	0,075	68

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

Monat Mois	Mineralöl Huile minérale			Petrol Pétrole			Talg Suif			Diverses Matières diverses			Total		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
Januar <i>Janvier</i>	2747,00	549	40	70	11	20	15	10	20	—	—	—	2832,00	570	80
Februar <i>Février</i>	2174,00	434	80	30	4	80	5	3	40	—	—	—	2209,00	443	—
März <i>Mars</i>	3473,00	694	60	30	4	80	5	3	40	—	—	—	3508,00	702	80
April <i>Avril</i>	4129,00	825	80	35	5	60	—	—	—	—	—	—	4164,00	831	40
Mai <i>Mai</i>	5120,00	1024	—	50	8	—	5	3	50	—	—	—	5175,00	1035	50
Juni <i>Juin</i>	6038,00	1207	60	30	4	80	—	—	—	—	—	—	6068,00	1212	40
Juli <i>Juillet</i>	6995,00	1399	—	15	2	40	15	10	50	—	—	—	7025,00	1411	90
August <i>Août</i>	6082,00	1216	40	30	4	80	—	—	—	—	—	—	6112,00	1221	20
September <i>Sept.</i>	5232,00	1046	40	35	5	60	—	—	—	1,00	5	30	5268,00	1057	30
Oktober <i>Octobre</i>	4376,00	875	20	15	2	40	20	14	—	6,50	7	85	4417,50	899	45
November <i>Nov.</i>	4435,00	887	—	40	6	40	—	—	—	—	—	—	4475,00	893	40
Dezember <i>Déc.</i>	3684,50	736	90	55	8	80	15	10	50	7,50	15	05	3762,00	771	25
<b>Total</b>	<b>54485,50</b>	<b>10897</b>	<b>10</b>	<b>435</b>	<b>69</b>	<b>60</b>	<b>80,00</b>	<b>55</b>	<b>50</b>	<b>15,00</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>55015,50</b>	<b>11050</b>	<b>40</b>

Pro Wagenachsenkilometer wurde Schmiermaterial verbraucht 0,543 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 Montants		Totalbetrag Totaux		Per Zugs- kilometer Par kilom.- train		Per Lokom.- kilometer Par kilom.- locomotive		Per Wagen- achsenkm. Par kilom.- essieu de voit. fourg. et wagons		Per Brutto- tonnenkm. Par kilom.- tonne (poids brut)	
	Fr.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
<b>A. Personalausgaben. — Personnel.</b> (Besoldungen, Löhne, Diäten, Reise- und Wohnungsentzündungen, Dienstkleider u. s. w.) (Appointements, émoluments, salaires à la journée, indemnités de voyage et de logement, primes de parcours, uniformes, etc.)												
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (Centralbureau des Fahrdienstes) . . . . . <i>Chef du service de la traction et ses aides (bureau central de la traction)</i>	44,618	31			1,353		0,954		0,0441		0,0067	
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure: <i>Personnel des locom. et visit. du matériel:</i>												
a. Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal . . . . . <i>Chefs des dépôts et leurs aides</i>	65,940	73			1,999		1,411		0,0651		0,0099	
b. Lokomotivführer und Heizer . . . . . <i>Mécaniciens et chauffeurs</i>	989,244	49			29,992		21,160		0,0765		0,1489	
c. Wagenvisiteure u. Wagenvisiteuregehilfen <i>Visiteurs et aides-visiteurs</i>	75,818	43			2,299		1,622		0,0748		0,0114	
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- u. Wagenreiniger, Wagenschmierer) . . . . . <i>Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs des voitures et wagons)</i>	144,775	78			4,589		3,097		0,1429		0,0218	
			1,320,397	74			40,082		28,244		1,3034	0,1987
<b>B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.</b> <i>Matières pour locomotives, voitures et wagons.</i>												
1. Brennmaterial — <i>Combustibles:</i>												
a. Für Lokomotiven — <i>Pour locomotives</i> .	2,118,816	23			64,240		45,822		2,0916		0,3188	
b. Für Wagen — <i>Pour voitures et wagons</i>	10,689	86			0,324		0,229		0,0106		0,0016	
2. Schmiermaterial: — <i>Graisses et huiles:</i>												
a. Für Lokomotiven — <i>Des locomotives</i> .	94,640	63			2,869		2,024		0,0934		0,0142	
b. Für Wagen — <i>Des voitures et wagons</i>	11,050	40			0,335		0,236		0,0109		0,0017	
3. Beleuchtungsmaterial: <i>Eclairage:</i>												
a. Für Lokomotiven — <i>Des locomotives</i> .	14,490	86			0,489		0,310		0,0143		0,0022	
b. Für Wagen — <i>Des voitures et wagons</i>	74,085	97			2,346		1,585		0,0731		0,0111	
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand: <i>Nettoyage, désinfection, étoupage, eau et sable:</i>												
a. Für Lokomotiven — <i>Pour locomotives</i> .	46,325	85			1,405		0,991		0,0457		0,0069	
b. Für Wagen — <i>Pour voitures et wagons</i>	4,115	35			0,125		0,088		0,0041		0,0007	
Übertrag — <i>A reporter</i>			2,374,215	15			71,983		50,785		2,3437	0,3572
			3,694,612	89			112,015		79,029		3,6471	0,5559

Bezeichnung der Ausgaben Nature des dépenses	Betrag		Totalbetrag		Per Zugskilometer		Per Lokomotiv-kilometer		Per Wagenachsenkm. Par kilom- essieu de voit., fourg. et wagons		Per Brutto- tonnenkm. Par kilom.- tonne (poids brut)	
	Montants		Fr.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.
Übertrag — Report			3,694,612	89		112,015		79,029		3,6471		0,5559
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. <i>Entretien et réfection du matériel roulant.</i>												
1. Lokomotiven und Tender . . . . . <i>Locomotives et tenders</i>	688,523	17			20,875		14,728		0,6796		0,1036	
2. Personenwagen -- Voitures . . . . .	269,580	71			8,173		5,767		0,2661		0,0406	
3. Lastwagen — Wagons . . . . .	230,847	06	1,188,450	94	6,984	36,032	4,927	25,422	0,2274	1,1731	0,0346	0,1788
D. Sonstige Ausgaben. — Autres dépenses:												
1. Bureaubedürfnisse, Druck- und Buchbinder- kosten, Insertionen, Porti und Telegramme <i>Fournitures de bureau, frais d'impression et de reliure, insertions, ports de lettres et télégrammes</i>	8,519	62			0,258		0,182		0,0084		0,0013	
2. Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, namentlich auch der Remisen und Übernachtungslokale . . . . . <i>Eclairage, chauffage et nettoyage des lo- caux de service, notamment aussi des re- mises et dortoirs</i>	10,616	48			0,322		0,227		0,0105		0,0016	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars für den Fahrdienst (exkl. desjenigen der Werk- stätten) . . . . . <i>Complétement et entretien de l'inventaire du service de la traction (excepté celui des ateliers)</i>	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	0,0041
<b>Total</b>			<b>4,910,245</b>	<b>58</b>		<b>148,871</b>		<b>105,032</b>		<b>4,8470</b>		<b>0,7388</b>

**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. Personalausgaben.  
Personnel.**

Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-K. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
1892	729,880	22,552	1,044	0,1726
1893	813,959	23,072	1,034	0,1710
1894	897,583	23,366	1,047	0,1705
1895	965,685	24,927	1,154	0,1858
1896	1,055,629	26,484	1,224	0,1958
1897	1,178,045	27,710	1,337	0,2132
1898	1,303,012	28,813	1,400	0,2201
1899	1,302,853	27,919	1,316	0,2045
1900	1,389,514	29,515	1,383	0,2184
1901	1,320,398	28,244	1,303	0,1937

**Cap. IV B 1a-4a. Materialverbrauch der Lokomotiven.  
Consommation de matières par les locomotives.**

	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
	Fr.	C.	C.	C.
1892	1,408,209	43,510	2,014	0,3331
1893	1,391,566	39,444	1,767	0,2924
1894	1,442,194	37,544	1,682	0,2740
1895	1,428,630	36,876	1,708	0,2749
1896	1,472,121	36,984	1,706	0,2780
1897	1,611,727	37,911	1,829	0,2917
1898	1,719,910	38,031	1,848	0,2905
1899	1,771,991	37,973	1,789	0,2782
1900	2,041,933	43,371	2,031	0,3185
1901	2,274,273	48,647	2,245	0,3421

**Cap. IV B 1b-4b. Materialverbrauch der Wagen.  
Consommation de matières par les voitures et wagons.**

Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-K. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
1892	40,965	1,266	0,058	0,0097
1893	41,318	1,171	0,053	0,0087
1894	40,742	1,060	0,047	0,0077
1895	37,642	0,972	0,045	0,0072
1896	41,229	1,034	0,048	0,0077
1897	70,915	1,668	0,080	0,0128
1898	66,895	1,479	0,072	0,0113
1899	73,830	1,582	0,075	0,0116
1900	99,033	2,104	0,099	0,0152
1901	99,942	2,138	0,099	0,151

**Cap. IVC 1-3. Unterhalt u. Erneuerung d. Rollmaterials.  
Entretien et réfection du matériel roulant.**

	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne
	Fr.	C.	C.	C.
1892	652,599	20,164	0,983	0,1544
1893	733,962	20,804	0,932	0,1542
1894	947,664	24,670	1,105	0,1800
1895	937,076	24,188	1,120	0,1803
1896	1,082,939	27,170	1,256	0,2708
1897	1,176,611	27,676	1,335	0,2128
1898	1,189,533	26,304	1,278	0,2449
1899	1,001,406	21,459	1,011	0,1572
1900	1,256,072	26,680	1,250	0,1928
1901	1,188,451	25,422	1,173	0,1788

**Cap. IV D 1-4. Sonstige Ausgaben.  
Autres dépenses.**

Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-K. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
1892	21,314	0,658	0,031	0,0050
1893	18,844	0,534	0,024	0,0040
1894	22,436	0,584	0,026	0,0043
1895	21,097	0,544	0,025	0,0041
1896	26,843	0,673	0,031	0,0050
1897	25,150	0,592	0,029	0,0046
1898	27,466	0,607	0,030	0,0046
1899	24,747	0,531	0,025	0,0039
1900	26,582	0,564	0,026	0,0041
1901	27,182	0,581	0,027	0,0041

**Gesamtausgaben — Dépense totale.**

	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
	Fr.	C.	C.	C.
1892	2,852,971	88,150	4,079	0,6748
1893	2,999,651	85,025	3,810	0,6808
1894	3,350,621	87,224	3,907	0,6365
1895	3,390,132	87,507	4,052	0,6523
1896	3,678,764	92,295	4,265	0,6823
1897	4,062,449	95,557	4,609	0,7352
1898	4,306,817	95,234	4,629	0,7274
1899	4,174,828	89,464	4,216	0,6554
1900	4,813,135	102,234	4,789	0,7890
1901	4,910,246	105,082	4,847	0,7888



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

---

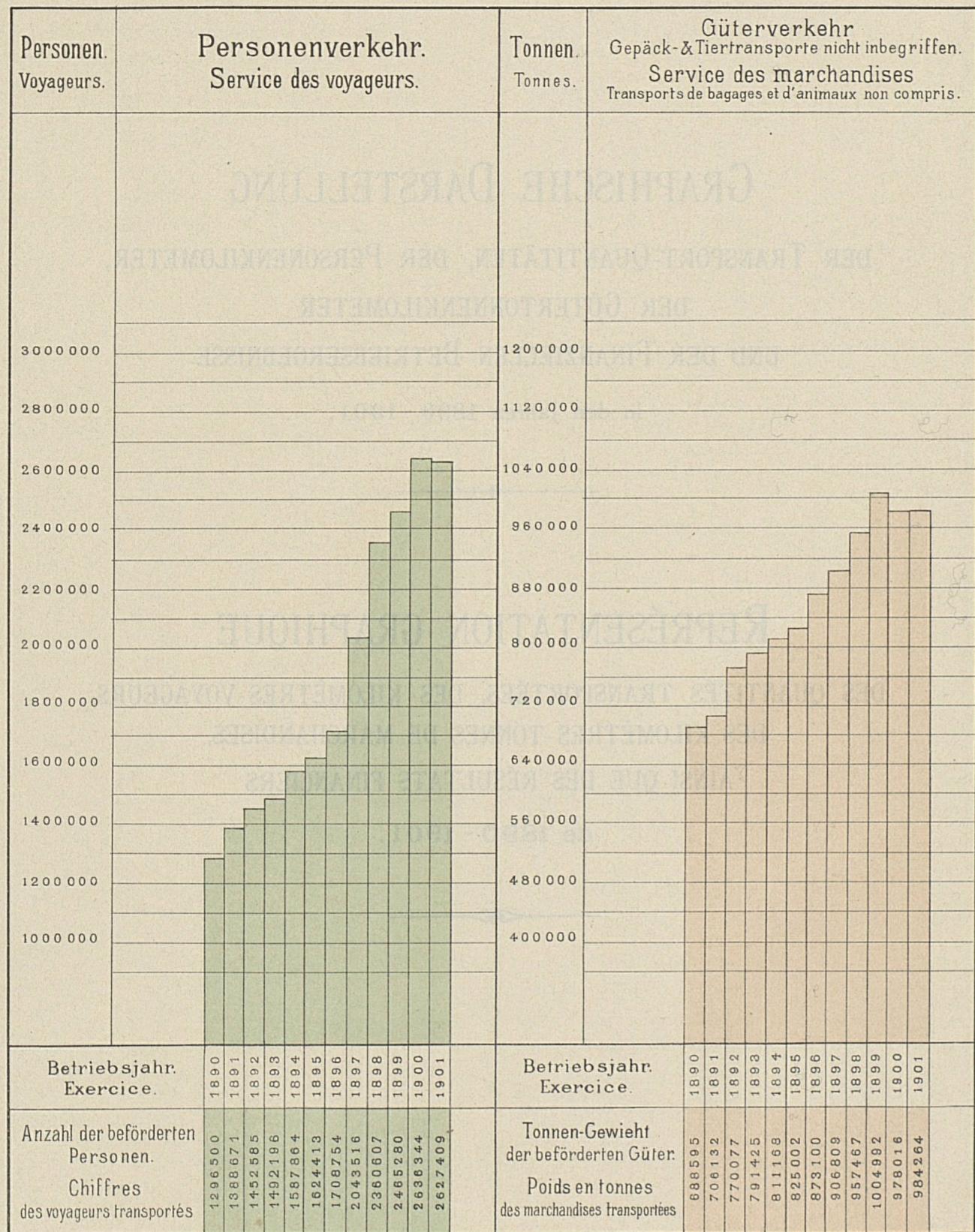
REPRÉSENTATION GRAPHIQUE  
DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, DES KILOMÈTRES-VOYAGEURS,  
DES KILOMÈTRES-TONNES DE MARCHANDISES,  
AINSI QUE DES RÉSULTATS FINANCIERS  
de 1890 - 1901.

---

# TRANSPORT-QUANTITÄTEN

in den Jahren 1890 - 1901.

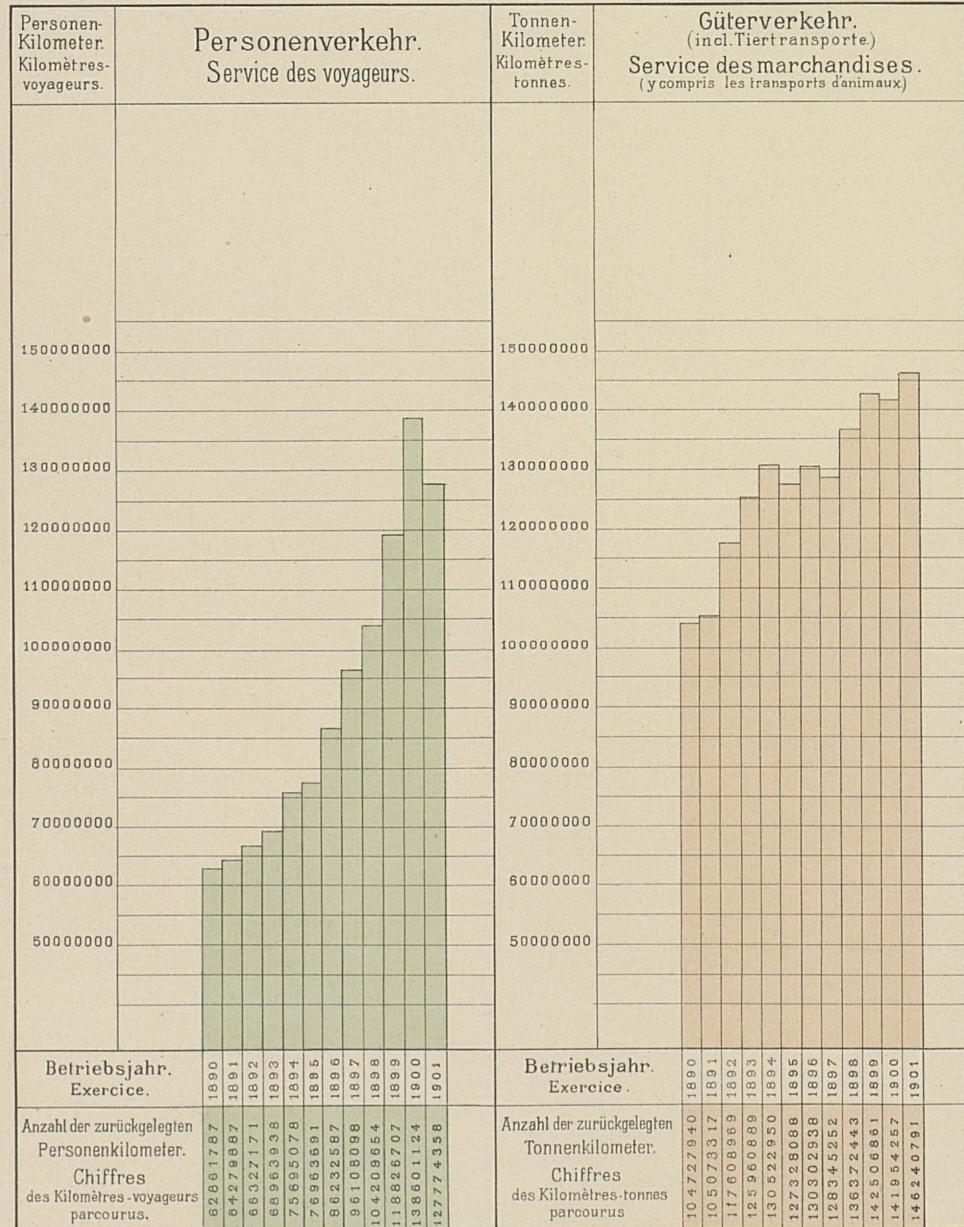
QUANTITÉS TRANSPORTÉES de 1890 - 1901.



# PERSONENKILOMETER & GÜTERTONNENKILOMETER

in den Jahren 1890 - 1901.

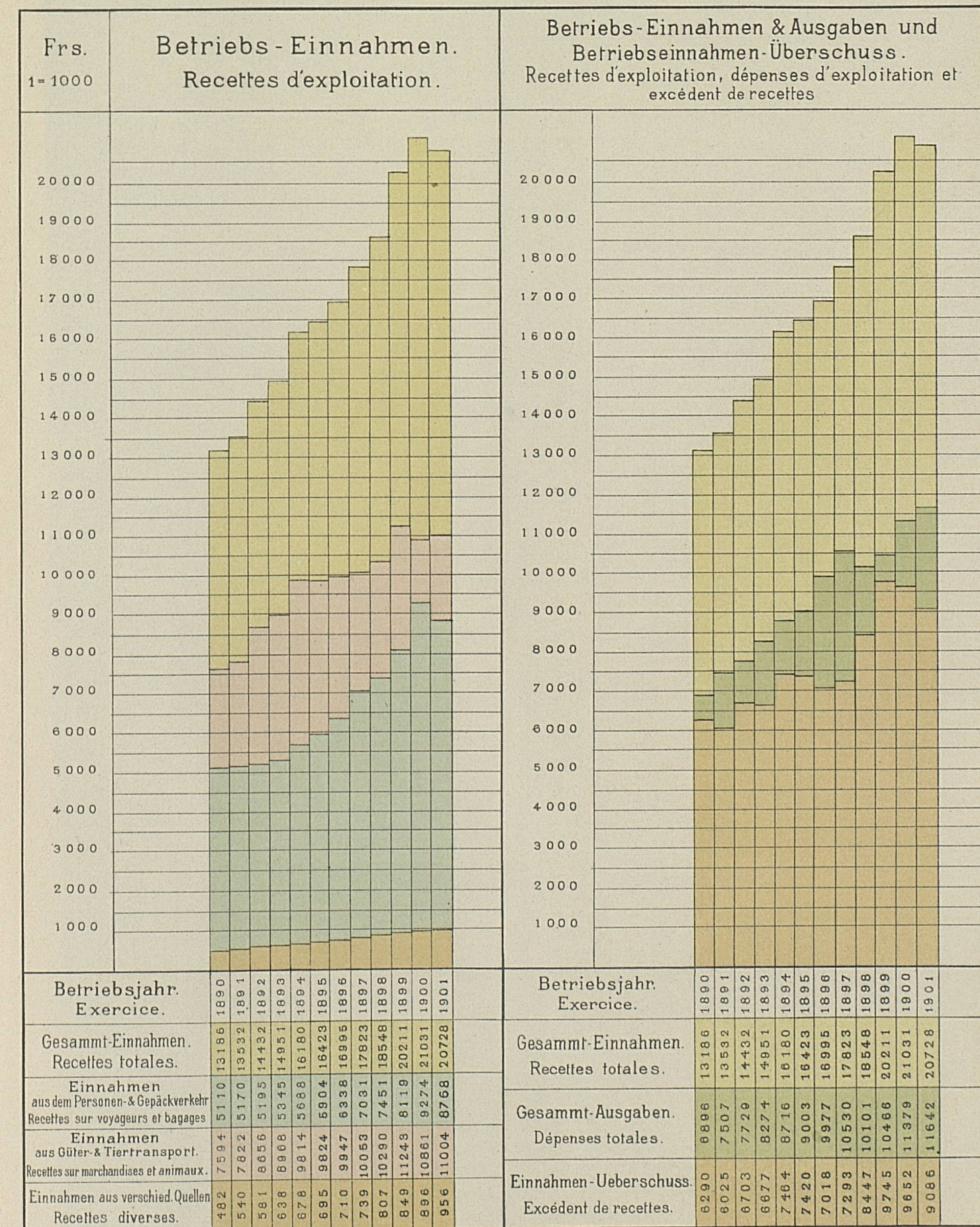
Kilomètres-voyageurs et kilomètres-tonnes de marchandises de 1890-1901.



# FINANZIELLE BETRIEBSERGEBNISSE

in den Jahren 1890 - 1901.

RÉSULTATS FINANCIERS DES EXERCICES de 1890 - 1901.



Lith. Rüegg & Schaufelberger, Zürich