

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard

Band: 30 (1901)

Anhang: Annexes

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.10.2024

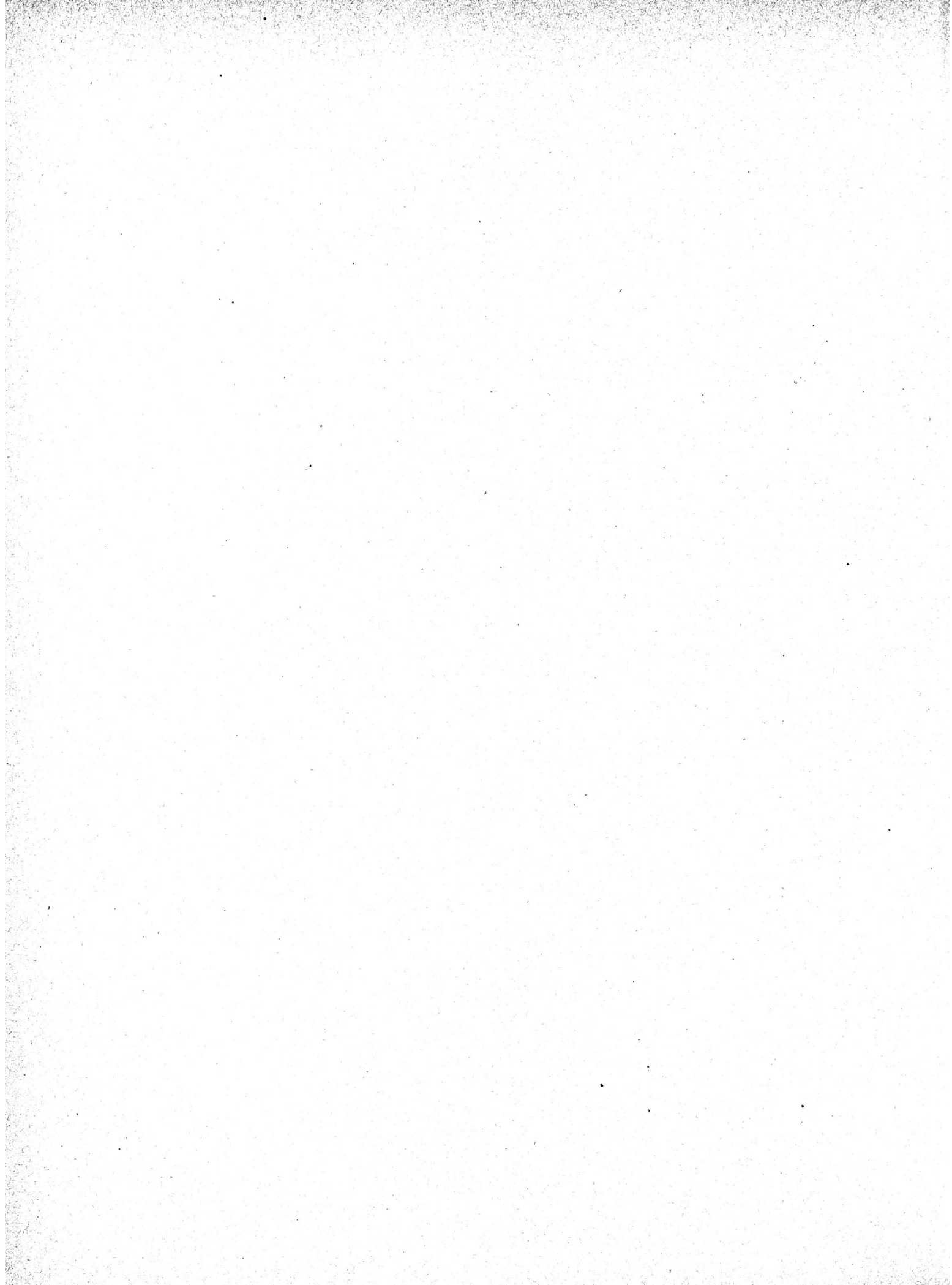
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ANNEXES.

Arrêt du Tribunal fédéral suisse dans la cause Compagnie du St-Gothard contre Conseil fédéral, concernant la fixation des règles pour le calcul du produit net, etc.

Tableaux statistiques.

Représentation graphique des résultats de l'exploitation.



Annexe.

Traduction.

Arrêt

du

Tribunal fédéral suisse

du 25 Juin 1901,

dans la cause

Compagnie du chemin de fer du St-Gothard à Lucerne

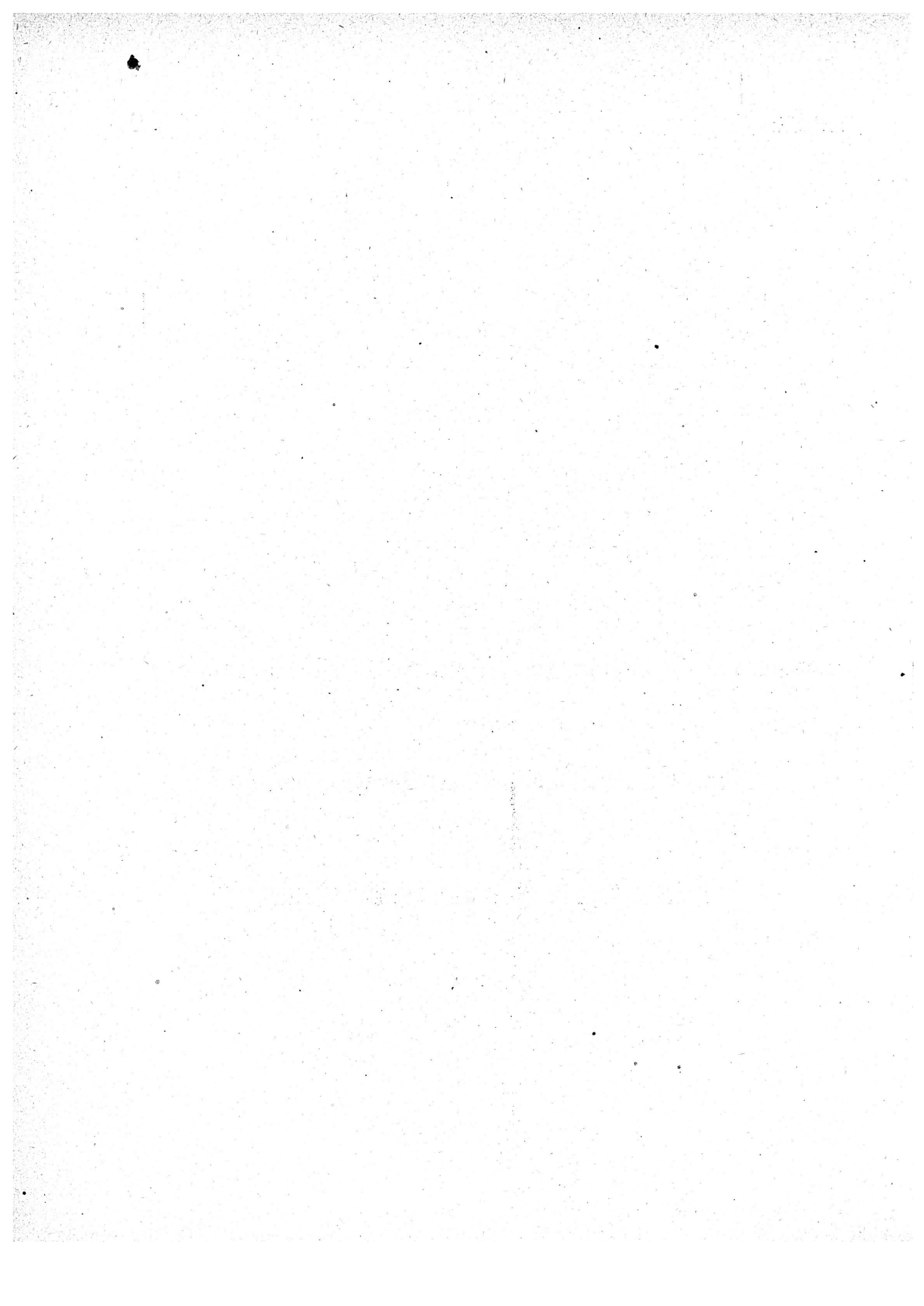
contre

Conseil fédéral de la Confédération suisse,

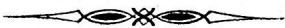
concernant

la fixation des règles pour le calcul du produit net, etc.





Tribunal fédéral suisse.



Audience du 25 Juin 1901.

Présents: Messieurs les Juges fédéraux Winkler Président, Blaesi, Stamm, Hans Weber, Clausen, Rott, Lienhard, Leo Weber, Perrier, Favey et Jaeger.



Dans la cause

Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard à Lucerne, représentée par l'avocat Dr Temme, de Bâle, recourante,

contre

Conseil fédéral de la Confédération suisse, représenté par l'avocat Dr P. Scherer, de Bâle, défendeur au recours,

concernant

la fixation des règles suivant lesquelles seront calculés le produit net du chemin de fer du Gothard d'après les concessions, ainsi que son capital de premier établissement, il appert en fait des pièces du procès:

A. Par arrêté du 16 décembre 1897, le Conseil fédéral, en application de l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi fédérale du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer, a déclaré que le calcul du produit net du chemin de fer du Gothard d'après les concessions, ainsi que de son capital de premier établissement, se fera sur les bases suivantes:

I.

Capital de premier établissement.

„Le capital de premier établissement comprend, à teneur des concessions :

1. Les frais de construction, soit d'acquisition, portés, conformément à la loi, au compte de construction pour:
 - a) l'infrastructure et les installations fixes, à l'exclusion de la superstructure (voie de fer);
 - b) la superstructure;
 - c) le matériel roulant;
 - d) le mobilier et l'outillage,

concernant les lignes en exploitation, aussi bien que les lignes et objets en construction.

On ne portera au compte de construction que les dépenses rattachées expressément à ce compte par les dispositions de la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896, articles 4 à 9, sous réserve de l'article 24, alinéa 3, et l'on en éliminera les dépenses qui n'y sont pas admises par cette loi.

2. Les approvisionnements.

Lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, ils devront se trouver en quantité suffisante pour une exploitation régulière. Ce qui manque sera déduit de la somme de rachat si le réseau est racheté sur la base du produit net.

Ne rentre dans le capital d'établissement déterminé par les concessions aucun des autres postes portés à l'actif du bilan de la compagnie, tels que : emprunts non encore versés, pertes sur l'émission des actions, dépenses à amortir, dépenses pour entreprises accessoires, ressources disponibles à l'exclusion des approvisionnements (en caisse, titres, valeurs, débiteurs divers, immeubles disponibles ne faisant pas partie de l'entreprise du chemin de fer).

II.

Fonds de renouvellement.

Le calcul des versements au fonds de renouvellement se fera en conformité des dispositions des articles 11 à 14 de la loi sur la comptabilité. Une décision spéciale sera prise ultérieurement pour fixer le montant des versements sur cette base légale.

III.

Produit net.

Le produit net d'après les concessions ne peut être déterminé que par les recettes et les dépenses portées au compte annuel de la compagnie qui sont des recettes et des dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les recettes et les dépenses qui se rattachent à l'exploitation du chemin de fer, à l'entreprise de transport. Les postes qui se rapportent à la gestion financière de la compagnie n'entrent pas en ligne de compte.

Le produit net moyen sera calculé comme suit: on additionnera l'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses d'exploitation de dix années et le total de cette addition sera divisé par dix.

Entrent en ligne de compte pour déterminer le produit net d'après les concessions:

a. Recettes de l'exploitation.

1. Les recettes de l'exploitation de la compagnie portées aux comptes annuels, à l'exception des recettes d'exploitation provenant des lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee.
2. Les prélèvements sur le fonds de renouvellement, aussi bien ceux fournis conformément à la comptabilité jusqu'ici suivie par la compagnie que les prélèvements supplémentaires à faire en vertu de la nouvelle loi sur la comptabilité.
3. Les subventions fournies à l'exploitation pour des buts spéciaux.
4. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport.

b. Dépenses de l'exploitation.

1. Les dépenses de l'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception des dépenses relatives aux lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz.
2. Les versements au fonds de renouvellement, aussi bien ceux faits conformément à la comptabilité suivie jusqu'ici par la compagnie que les versements supplémentaires à faire en vertu de la nouvelle loi sur la comptabilité.
3. Les déductions représentant le produit d'immeubles disponibles, en tant que le produit de ceux de ces immeubles qui ne sont pas objets de rachat a été porté aux recettes d'exploitation ou qu'il s'agit d'immeubles pour lesquels aucun produit n'a été porté en compte.
4. Les pertes qui se sont produites pendant la période de dix ans faisant règle pour le rachat et qui ont été amorties effectivement ou qui ont été portées au compte des dépenses à amortir, notamment pour études techniques préparatoires, valeur de constructions et d'installations disparues, contributions pour des routes, ponts et autres.
5. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'exploitation, notamment: contributions extraordinaires aux caisses de secours, à fournir complémentirement pour la période de dix ans; dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies; gratifications au personnel, ainsi que les prestations au dépôt de consommation à Bellinzona et aux écoles privées, paiements complémentaires et bonifications pour cojouissance de tronçons de lignes et stations.
6. La part de produit attribué aux subventions.

Par contre, n'entrent pas en ligne de compte pour la détermination du produit net selon les concessions :

a. Recettes.

1. Le solde de l'année précédant la période de dix ans qui fait règle pour le rachat.
2. Le produit des capitaux disponibles, y compris les intérêts de recettes d'exploitation.
3. Les bénéfices de cours et les provisions.
4. Les intérêts pendant la période de construction.
5. Les sommes prélevées sur les fonds spéciaux, à l'exclusion du fonds de renouvellement.
6. Les sommes prélevées sur les fonds d'amortissement et de construction.
7. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts généraux.
8. Les autres recettes se rapportant au compte financier.

b. Dépenses.

1. L'intérêt des dettes flottantes.
2. Les pertes de cours, frais de gestion financière et provisions.
3. Les intérêts des emprunts consolidés.
4. Les versements à des fonds spéciaux, à l'exclusion du fonds de renouvellement.
5. Les versements aux fonds d'amortissement et de construction.
6. L'amortissement d'anciennes pertes résultant de causes antérieures à la période de dix ans qui fait règle pour le rachat.
7. Les dépenses pour buts divers se rapportant au compte financier, notamment contributions extraordinaires aux caisses de secours dans le but de couvrir le déficit des assurances survenu antérieurement à la période de dix ans; dépréciation de ressources disponibles.
8. Les dividendes aux actions.
9. Le solde à reporter à nouveau.

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

- a) Il y a lieu de déduire du prix de rachat calculé sur la base du capital de premier établissement ou sur celle du produit net :
1. Le fonds de renouvellement tel qu'il devrait être à teneur de la nouvelle loi sur la comptabilité (déduction pour moins-value matérielle des objets de rachat entrant en ligne de compte pour le fonds de renouvellement).
 2. La différence entre la valeur réelle et la valeur que devraient avoir, s'ils étaient en un état parfaitement satisfaisant, les objets de rachat n'entrant pas en ligne de compte pour le fonds de renouvellement (déduction pour la moins-value matérielle de ces objets).

3. La part des frais de construction à porter, d'après la loi, au compte d'exploitation ou au compte des dépenses à amortir et qui sont nécessaires pour mettre les constructions en un état parfaitement satisfaisant lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, tels que : agrandissement de gares et stations, établissement de doubles voies, augmentation du matériel roulant, etc.
- b) Pour le cas du rachat sur la base du produit net, on déduira en outre du prix de rachat :
 4. Le montant des frais de construction, mentionnés à la lettre *a*, chiffre 3, à porter au compte de construction, en ce sens toutefois que le prix de rachat ne peut pas être inférieur au montant calculé sur la base du capital de premier établissement, à teneur de la lettre *a*, chiffres 1, 2 et 3.

Il est entendu, à ce propos, que les sommes dépensées sur ce montant pour les besoins du trafic futur tombent à la charge de la Confédération."

B. La Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard, se fondant sur l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi de 1896 sur la comptabilité, a recouru au Tribunal fédéral contre l'arrêté reproduit ci-dessus et formulé des conclusions tendant à ce que l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 décembre 1897, soit déclaré nul et non avenu et que le calcul du produit net du chemin de fer du Saint-Gothard d'après les concessions, ainsi que de son capital de premier établissement, doive se faire sur les bases suivantes :

I.

Produit net.

„La période décennale, dont le produit net moyen fait règle pour le rachat du chemin de fer du Gothard au 1^{er} mai 1909, comprend l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.

A.

Entrent en ligne de compte pour déterminer le produit net de chaque année d'après les concessions.

a. Recettes.

1. Les recettes d'exploitation portées aux comptes annuels de la Compagnie, à l'exception :
 - a) des recettes d'exploitation provenant des tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);
 - b) des recettes provenant des tronçons Lucerne-Immensee et Goldau-Zoug inaugurés le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces tronçons seraient rachetés au prix de construction;
 - c) des recettes provenant d'immeubles disponibles.

2. Les intérêts des excédents mensuels d'exploitation jusqu'à la fin de l'année, soit pour la dernière fraction de la période décennale, jusqu'au 30 avril 1904.
3. Les bénéfices de cours réalisés sur recettes d'exploitation ou dépenses d'exploitation.
4. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts spéciaux.
5. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport, y compris celles qui ne seront comptabilisées qu'après coup.
6. Eventuellement, c'est-à-dire pour le cas où
les lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne seraient pas rachetées au prix de construction,
un montant à titre de compensation suffisante pour le fait que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne sont exploitées que depuis le 1^{er} juin 1897.

b. Dépenses.

1. Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la Compagnie, à l'exception :
 - a) des dépenses relatives aux tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles n'auraient pas le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);
 - b) des dépenses d'exploitation des lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau inaugurées le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces lignes seraient rachetées au prix de construction;
 - c) des dépenses afférentes aux immeubles disponibles;
 - d) des gratifications aux fonctionnaires et employés, des dons et subsides volontaires, des prestations au dépôt de consommation à Bellinzona ainsi qu'aux écoles privées.
2. Les pertes de cours sur recettes d'exploitation ou dépenses d'exploitation.
3. Les amortissements sur constructions disparues au cours de la période décennale faisant règle pour le rachat, que les sommes respectives aient été amorties par le compte de profits et pertes ou portées au débit du compte des dépenses à amortir.
4. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'entreprise de transport, savoir: contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance, à fournir complémentaiement pour la période de dix ans, dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies, pour autant que les accidents se sont produits pendant la période décennale, paiements complémentaires et bonifications pour jouissance de tronçons de lignes et stations.
5. La part de produit attribué aux subventions, mais seulement si et pour autant qu'à raison des produits nets tels qu'ils seront fixés définitivement (par le Tribunal fédéral ou par voie amiable) pour servir de base au rachat, il y avait lieu d'attribuer une part de bénéfice aux subventions.

6. Les intérêts des emprunts consolidés, sous déduction d'intérêts éventuels de construction ainsi que du montant d'intérêt afférent au capital engagé dans les immeubles disponibles.

Il demeure entendu qu'en revanche les emprunts consolidés, moins une somme équivalant au capital engagé dans les immeubles disponibles, seront repris par l'acheteur, sans qu'il en résulte aucune diminution du prix de rachat. Il va de soi également qu'en admettant ce mode de calcul du produit net, il faut entendre par „capital de premier établissement“ le capital-actions, conformément à la conclusion principale sous chiffre II ci-après.

N'entrent pas en ligne de compte: toutes les rubriques de recettes ou de dépenses non énumérées sous *a* et *b*, notamment les versements aux fonds spéciaux et les prélèvements sur ces fonds, les dépenses pour amortissements de capitaux et de pertes antérieures, celles nécessaires à l'accomplissement d'obligations contractées antérieurement, les contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance dans le but de combler le déficit éventuel des assurances survenu antérieurement à la période décennale.

B.

En supposant que le capital d'établissement n'ait pas varié durant la période décennale à considérer, le produit net moyen de cette période doit être calculé en additionnant le produit net des 10 années et en divisant le total par 10. Si, par contre, le capital d'établissement a augmenté ou diminué pendant la période décennale, il faut tout d'abord déterminer le rendement net de chaque année en pour cent du capital d'établissement de l'année correspondante et ensuite multiplier par le chiffre moyen du pourcentage le capital d'établissement existant à la fin de la période décennale.

II.

Capital de premier établissement.

Par capital de premier établissement au sens des concessions, il faut entendre le capital-actions au moment donné.

Cette conception est subordonnée à l'acceptation de notre conclusion sous chiffre I b, 6.

Subsidiairement, c'est-à-dire pour le cas où le calcul du produit net devrait être établi sans défalcation des intérêts des emprunts, nous déposons les conclusions suivantes:

Le capital de premier établissement au sens des concessions embrasse:

1. la totalité des dépenses provenant de la construction, soit de l'acquisition

- a) de l'infrastructure et des installations fixes, à l'exclusion de la superstructure (voie de fer),
- b) de la superstructure,
- c) du matériel roulant,
- d) du mobilier et de l'outillage,

concernant les lignes en exploitation, aussi bien que les lignes et ouvrages en construc-

tion, y compris les intérêts pendant la période de construction, et les pertes de cours qui se sont produites durant cette période.

2. La valeur des approvisionnements.

Il faut retrancher, parce qu'elle est superflue, la réserve faite dans l'arrêté du Conseil fédéral relativement à la quantité des approvisionnements. Dans le cas où elle serait maintenue, nous proposons de la compléter par l'adjonction ci-après :

„Si, lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, les approvisionnements se trouvent en quantité plus considérable que ne l'exige l'exploitation régulière, la Confédération paiera la valeur du surplus en sus de la somme de rachat.“

Ne rentrent pas dans le capital d'établissement au sens des concessions: les emprunts non encore versés, dépenses pour entreprises accessoires, ressources disponibles à l'exclusion des approvisionnements, immeubles disponibles, dépenses à amortir à l'exclusion de celles faites durant la période de construction.

III.

Fonds de renouvellement.

Nous proposons: que le chapitre II de l'arrêté du Conseil fédéral soit retranché et, par contre qu'il soit prononcé:

„Les art. 11 à 14 de la loi du 27 mars 1896 sur la comptabilité ne sont pas applicables au calcul du produit net d'après les concessions.“

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

Nous proposons le retranchement de tout le chapitre IV, vu que le Conseil fédéral n'est pas compétent pour connaître de ces déductions au sens de l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi sur la comptabilité.

Eventuellement, nous repoussons au fond et absolument les principes posés ici par le Conseil fédéral et concluons en revanche à ce que le Tribunal prononce:

- a) Au cas où, entre l'expiration de la période décennale et l'époque de la remise du chemin de fer à la Confédération, le coût de construction augmenterait ou diminuerait, la valeur de l'augmentation sera ajoutée au prix de rachat, la valeur de la diminution sera défalquée par contre du prix de rachat.
- b) La Compagnie ne contribue à la part, à porter au compte d'exploitation, des dépenses pour travaux complémentaires et d'extension exécutés pendant la période intermédiaire susmentionnée, qu'autant que grâce à ces travaux elle aura évité des frais d'entretien ou de renouvellement ou qu'elle en aura retiré d'autres avantages.
- c) Dans l'appréciation de demandes de déductions à raison de l'état non parfaitement satisfaisant des objets de rachat, il faut tenir compte aussi des prestations de la Compagnie excédant les besoins du moment.

V.

Relativement aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau, la Compagnie demande en premier lieu qu'elles soient distraites des autres objets de rachat et que, si leur rendement net multiplié par 25 venait à être inférieur au coût de construction, la Confédération ait à payer ce dernier,

éventuellement, que la Confédération paie une somme à titre de compensation équitable pour le fait que la Compagnie n'encaissera le produit de ces lignes que durant 11 ans et 11 mois.

La Compagnie estime que ces deux conclusions ne doivent être discutées que lors de la procédure prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat.

Elle les formule ici toutefois pour le cas où le Tribunal fédéral trouverait que la discussion en doit intervenir dans la procédure actuelle.“

C. Dans sa réponse au recours, le Conseil fédéral suisse oppose les conclusions ci-dessous à celles de la recourante :

„1. L'arrêté du Conseil fédéral suisse, du 16 décembre 1897, fixant les règles suivant lesquelles seront calculés le produit net du chemin de fer du Gothard d'après les concessions, ainsi que son capital de premier établissement, est maintenu dans sa teneur intégrale, sous réserve des trois modifications suivantes :

a) Au chapitre III, Produit net, litt. a, Recettes de l'exploitation, le chiffre 1 est rédigé comme suit :

„Les recettes de l'exploitation de la compagnie portées aux comptes annuels, à l'exception des recettes d'exploitation provenant des lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale.“

b) Au chapitre III, Produit net, litt. b, Dépenses de l'exploitation, le chiffre 1 reçoit la rédaction ci-après :

„Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception des dépenses relatives aux lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles auraient le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale.“

c) Au chapitre III, b, le chiffre 5 est rédigé comme suit :

„Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'exploitation, notamment : contributions extraordinaires aux caisses de secours à fournir complémentaires pour la période de dix ans ; indemnités dérivant de la responsabilité civile et devant être allouées en suite de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies et survenus pendant la période décennale.“

2. Pour autant qu'elles seraient en contradiction avec l'arrêté du Conseil fédéral modifié ainsi qu'il est dit au chiffre 1, les conclusions du chemin de fer du Gothard sont écartées comme non fondées.
3. Les frais de la procédure sont mis à la charge de la recourante.
4. Subsidiairement, si, contre toute attente, tel ou tel point des règles établies par le Conseil fédéral n'était pas admis, le litige doit être tranché en conformité des conclusions subsidiaires contenues pour ce cas dans les développements qui suivent.

D. Dans sa réplique, la recourante maintient ses conclusions dans toutes leurs parties avec cette seule modification qu'au chapitre II, Capital de premier établissement, elle ajoute à sa conclusion: „Par capital de premier établissement au sens des concessions, on entend le capital-actions au moment donné“ la phrase: „plus les ressources provenant de bénéfices nets et affectées à la construction du réseau et l'acquisition du matériel.“

E. Comme le Tribunal fédéral avait déjà, par ses arrêts des 18/21 janvier et 18/19 juillet 1899, statué sur les recours des chemins de fer Central-Suisse et du Nord-Est Suisse contre les arrêtés du Conseil fédéral fixant les règles suivant lesquelles seront calculés le produit net d'après les concessions et le capital de premier établissement de ces compagnies, le juge d'instruction invita les parties à déclarer si et dans quelle mesure elles maintenaient leurs conclusions primitives ou si elles les estimaient préjugées par lesdits arrêts. Les pourparlers engagés à ce sujet entre les parties aboutirent, quant aux conclusions du recours, à une entente sur les bases suivantes:

I.

Produit net.

La période décennale, dont le produit net moyen fait règle pour le rachat du chemin de fer du Gothard au 1^{er} mai 1909, comprend l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904 (voir page 8 de la réponse).

A.

Entrent en ligne de compte pour la détermination du produit net de chaque année d'après les concessions:

a. Recettes.

1. Les recettes d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie à l'exception:
 - a) des recettes d'exploitation provenant des tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz

n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);

- b) des recettes provenant des tronçons Lucerne-Immensee et Goldau-Zoug inaugurés le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces tronçons seraient rachetés au prix de construction;
 - c) des recettes provenant d'immeubles disponibles.
2. Les intérêts des excédents mensuels d'exploitation jusqu'à la fin de l'année, soit pour la dernière fraction de la période décennale, jusqu'au 30 avril 1904, sous déduction de l'intérêt des avances que le compte de profits et pertes pourrait avoir faites à celui d'exploitation.
 3. Les bénéfices de cours sur valeurs étrangères, pour autant qu'ils se rattachent aux recettes d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation.
 4. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts spéciaux.
 5. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport, y compris celles qui ne seront comptabilisées qu'après coup.
 6. Eventuellement, c'est-à-dire pour le cas où les lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne seraient pas rachetées au prix de construction: un montant à titre de compensation suffisante pour le fait que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne sont exploitées que depuis le 1^{er} juin 1897 (voir page 20 ad 6 de la réponse).

b. Dépenses.

1. Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception:
 - a) des dépenses relatives aux tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles ont le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);
 - b) des dépenses d'exploitation des lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau inaugurées le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces lignes seraient rachetées au prix de construction;
 - c) des dépenses afférentes aux immeubles disponibles; au cas où des immeubles disponibles auraient été affectés à un but d'exploitation, il faudra, si on ne l'a déjà fait, porter après coup aux dépenses un loyer équivalent;
 - d) (sur la conclusion du recours figurant sous cette lettre, une entente n'a pu intervenir entre les parties);
 - e) des faux-frais de nouveaux emprunts, d'une manière générale aussi des faux-frais inhérents au service des emprunts, p. ex. les publications concernant les tirages au sort et le paiement des intérêts, l'échange de feuilles de coupons, etc., de même d'une fraction équivalente des frais de la gestion financière (colloquée sous la rubrique „Administration générale“), pour autant que celle-ci est appelée à pourvoir au service des emprunts pour le paiement des intérêts, le contrôle des coupons détachés, etc.; de même enfin des frais analogues relatifs au capital-actions.

2. Les pertes de cours sur valeurs étrangères, pour autant qu'elles se rattachent aux recettes d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation.

3. Les pertes devant être amorties ou inscrites au débit du compte des dépenses à amortir, pour autant que ces pertes se sont produites pendant la période décennale faisant règle pour le rachat, notamment pour études techniques préliminaires, en tant qu'elles ne rentrent pas dans le capital de premier établissement, valeur de constructions et d'installations disparues qui forment partie intégrante des objets de rachat selon les concessions et de celles dont la disparition n'est pas une conséquence de l'exécution de nouvelles lignes, subventions pour l'entretien de routes, ponts, etc., pourvu qu'elles aient été fournies dans l'intérêt de l'exploitation du réseau.

4. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'entreprise de transport, notamment: contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance, à fournir complémentaiement pour la période de dix ans, dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies (demeurant entendu que pour la détermination du produit net selon les concessions, on tiendra compte aussi des indemnités découlant de la responsabilité civile qui ne seront versées que postérieurement à l'expiration de la période décennale, mais se rapportent à des accidents qui se sont produits au cours de cette période), paiements complémentaires et bonifications pour jouissance de tronçons de lignes et stations.

5. A l'audience, il a été convenu entre les parties qu'il ne serait pas statué, dans la procédure actuelle, sur la conclusion du recours énoncée sous ce chiffre.

6. La Compagnie du Gothard a retiré la conclusion formulée sous ce chiffre.

En outre, la Compagnie du Gothard abandonne sa conclusion figurant à la page 3 du recours et commençant par ces mots: „N'entrent pas en ligne de compte: toutes les rubriques de recettes et de dépenses, etc.“ et accepte la teneur de l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 décembre 1897, ayant trait aux rubriques n'entrant pas en ligne de compte pour la détermination du produit net selon les concessions y compris celles du chiffre 5 des recettes (a) et du chiffre 4 des dépenses (b), avec les changements résultant de l'arrêt rendu dans la cause du Nord-Est Suisse, page 41 chiffre III.

B.

Vu l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Compagnie du chemin de fer Central-Suisse contre Conseil fédéral, la Compagnie du Gothard retire sa conclusion relative au calcul du produit net moyen de la période décennale à considérer.

II.

Capital de premier établissement.

Les parties sont d'accord pour qu'il ne soit présentement pas entré en matière sur le recours, pour autant qu'il vise le capital de premier établissement, demeurant entendu que la Compagnie du Gothard conserve le droit de poser à nouveau ses conclusions contre la partie respective de l'arrêté du Conseil fédéral, aussitôt que ladite partie acquerra pour elle une importance pratique.

III.

Fonds de renouvellement.

Le Conseil fédéral déclare admettre la conclusion formulée sous ce titre, en ce sens que les principes fixés par le Tribunal fédéral, dans le procès du Central-Suisse, au sujet du fonds de renouvellement doivent faire règle, point sur lequel la Compagnie du Gothard est d'accord.

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

Il a été convenu entre les parties que la question des déductions sur le prix de rachat ne serait pas traitée dans la procédure actuelle.

V.

Quant aux conclusions du recours formulées sous chiffre V relativement aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau, les parties n'ont pas réussi à s'entendre.

F. Les parties reconnaissent de commun accord que dans la procédure actuelle il ne reste donc plus à considérer que les points suivants :

1. La conclusion énoncée au recours, page 2, sous A, b. Dépenses 1, d, tendant à ce que pour le calcul du produit net selon les concessions on élimine des dépenses: les gratifications aux fonctionnaires et employés, les dons et subsides volontaires, les prestations au dépôt de consommation à Bellinzona ainsi qu'aux écoles privées.

2. La conclusion énoncée au recours, page 5, chiffre V, savoir :

que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau soient distraites des autres objets de rachat et que, si leur rendement net multiplié par 25 venait à être inférieur au coût de construction, la Confédération ait à payer ce dernier, éventuellement que la Confédération paie une somme à titre de compensation équitable pour le fait que la Compagnie n'encaissera le produit de ces lignes que durant 11 ans et 11 mois, et que la période comptable de dix ans soit étendue jusqu'au 1^{er} juin 1907.

Au cours du procès, la recourante a précisé cette dernière conclusion subsidiaire, en ces termes :

- a) Il est bonifié à la Compagnie un montant à titre de compensation suffisante pour le fait qu'elle n'en perçoit le produit que pendant 11 ans et 11 mois.
- b) Etant donné que le trafic de ces lignes n'a pas encore pu du tout se développer pour la période décennale, le rendement effectif desdites lignes afférent à cette période doit être équitablement majoré.
- c) Ce rendement ainsi majoré sera également comptabilisé pour les 3 ans et 1 mois formant l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 1^{er} juin 1897.

Subsidiairement, au cas où les conclusions *a*, *b* et *c* seraient repoussées :

Le calcul du produit net faisant règle pour le rachat doit être basé sur les produits nets que ces lignes ont effectivement donnés du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907.

Suivant la proposition de la Compagnie du Gothard, les conclusions qui précèdent, relatives aux deux lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne devraient être discutées que lors de la procédure ordinaire prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat.

D'autre part, les conclusions de la Confédération ont la teneur ci-après :

a) Selon le texte de la page 28 de la duplique :

Le produit total des 7 ¹¹/₁₂ (recte 6 ¹¹/₁₂) années doit être divisé par 7 ¹¹/₁₂ (recte 6 ¹¹/₁₂), le quotient multiplié par 25 et ajouté au produit de l'autre partie du réseau.

b) Selon le mémoire du département des chemins de fer, du 5 mars 1901 :

Le calcul du produit net d'après les concessions des deux lignes d'accès au nord doit être complété en ce sens que la moyenne annuelle du produit net de ces lignes réalisé dans l'intervalle du 1^{er} juin 1897 au 30 avril 1904 sera ajoutée pro rata au produit net calculé pour la période du 1^{er} mai 1894 au 31 mai 1897.

Toutes les autres prétentions de la recourante sont repoussées comme non fondées.

Considérant en droit :

1. Aux termes de l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Compagnie du chemin de fer Central-Suisse contre Confédération, la fixation de l'indemnité de rachat doit se faire sur la base du *produit net* résultant de l'exploitation conforme à leur but des objets qu'en vertu des concessions la Confédération reprend au moyen du rachat ; pour déterminer le produit net selon les concessions, il faut donc éliminer de la sphère d'activité de la Compagnie tout ce qui *ne rentre pas* dans l'exploitation des objets de rachat, c'est-à-dire dans l'exercice du métier de transporteur à l'aide des lignes et accessoires soumis au rachat. Or la Compagnie du Gothard allègue au regard des gratifications aux fonctionnaires et employés, des dons et subsides volontaires, des allocations au dépôt de consommation à Bellinzona et aux écoles privées, figurant aux dépenses d'exploitation dans ses comptes annuels, qu'il s'agit de prestations, non point motivées par les exigences du métier de transporteur, mais dues uniquement à une résolution toute spontanée prise par la Compagnie dans l'intérêt du bien-être physique et intellectuel de son personnel et qu'en conséquence ces prestations n'ont pas à figurer au bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions.

a) En ce qui touche les *gratifications*, la recourante fait valoir essentiellement les arguments suivants :

Le 20 décembre 1889 sa Direction a pris pour la première fois une décision stipulant qu' „en égard au trafic considérable ainsi qu'au zèle et à la bonne volonté . . .“, il est accordé pour l'année

1889 une gratification à tout le personnel définitif avec traitement annuel, qui n'est pas avantage d'autre part d'une gratification. Le taux de ces gratifications variait suivant les catégories de service et l'échelle des traitements fixes, le maximum en était de fr. 120. — La dépense de ce chef pour 1889 s'est montée à fr. 58,000. — en chiffre rond. Dès lors la Direction a pris chaque année en décembre une résolution spéciale sur le point de savoir si et dans quelle mesure ces gratifications devaient être allouées; depuis 1893 le taux primitif des gratifications a été majoré de 25 %; la dépense y relative a dépassé ces dernières années le chiffre de fr. 100,000 par an. De la part du Conseil fédéral, c'est une erreur d'envisager ces gratifications comme un simple complément de traitement octroyé pour reconnaître certains services particuliers ou pour supprimer la disparité des conditions d'exploitation ou d'existence par rapport à d'autres réseaux. Lorsque le besoin d'un complément de ce genre se fait sentir, il doit être accordé par la voie régulière du traitement. C'est précisément pour cette raison que les gratifications sont allouées non pas à quelques fonctionnaires ou à quelques catégories, mais bien à *tous* les agents définitivement engagés. Les règlements de la Compagnie du Gothard relatifs aux traitements, ni aucun des contrats de service ne renferment un mot au sujet des gratifications de Nouvel-an. Pareillement, le fait que l'octroi des gratifications a été maintenu après le mouvement et le relèvement des salaires en 1896 prouve qu'elles ne sont point destinées à remédier à l'insuffisance des traitements. Pour trancher la question de savoir s'il y a lieu d'admettre la conclusion en ce qui concerne les gratifications, il importe de considérer les points ci-après :

Ainsi qu'il ressort des développements de la recourante, il s'agit de prestations en faveur du personnel attaché à son entreprise de transport, non point à la vérité de simples cadeaux occasionnels faits pour une cause spéciale, étrangère à l'entreprise de transport, mais bien d'allocations dont le personnel bénéficie depuis longtemps chaque année et que la Direction du Gothard a décidé d'accorder „eu égard au trafic considérable ainsi qu'au zèle et à la bonne volonté“. Ces prestations sont donc des dépenses que la Compagnie du Gothard s'impose sans interruption depuis 1889 à titre soit de récompense de services rendus, soit d'encouragement. Il s'ensuit qu'on ne saurait méconnaître l'étroite connexité de ces dépenses avec les intérêts de l'entreprise de transport. Encore que la Compagnie du Gothard ne se soit pas engagée contractuellement, vis-à-vis de son personnel, à lui verser ces allocations, que les agents par conséquent n'ont aucun droit d'en exiger le paiement et qu'à ce point de vue elles diffèrent en vérité des traitements proprement dits, il n'en est pas moins vrai que sous le rapport de leurs effets elles sont assimilables aux traitements, puisque le but en est identique à celui de ces derniers, d'où suit qu'elles doivent être portées aux dépenses d'exploitation. De par leur caractère et leur destination, elles représentent un complément du traitement régulier, elles ont conséquemment à figurer au bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions, et cela sans qu'on ait à rechercher si ces gratifications constituent le complément nécessaire ou *volontairement* octroyé du traitement fixé par contrat. En effet, pour le calcul du produit net, multiplié par 25, de la période décennale faisant règle pour le rachat, il importe peu de savoir combien la Compagnie a dû *forcément* dépenser durant ce laps de temps pour exploiter l'entreprise de transport, le facteur déterminant est bien plutôt, d'après la lettre et

l'esprit des concessions, simplement la somme qui *a été* effectivement dépensée dans ce but pendant ladite période.

b) Un raisonnement analogue doit nécessairement conduire au rejet de la conclusion de la Compagnie du Gothard en ce qui regarde aussi les dépenses afférentes aux *écoles privées*. Il ressort de la réplique que la recourante entretient depuis nombre d'années des écoles primaires à Chiasso, Bellinzona et Biasca et des écoles secondaires à Bellinzona et Erstfeld avec 6 maîtres, subventionne l'école dite suisse de Luino et fournit des allocations régulières aux sociétés de jeunes commerçants fondées dans un but d'instruction, si et pour autant que ses jeunes employés en font partie. Elle a construit à Bellinzona et Erstfeld deux maisons d'école, de style simple, qui ont coûté environ fr. 90,000. —, figurent au compte des immeubles et sont imposées. Ces écoles sont destinées aux enfants des employés, dans le canton du Tessin spécialement aux enfants de langue allemande, et sont à leur disposition gratuite. La Compagnie paie les maîtres, pourvoit à l'aménagement des locaux, à l'inventaire et confie à des conseillers scolaires et à un inspecteur l'administration et la surveillance des écoles. Ici aussi, la recourante fait remarquer expressément qu'il s'agit d'une mesure absolument *volontaire* de la Compagnie, qu'elle aurait pu abandonner au soin des communes et cantons ou d'associations particulières. Or, il faut reconnaître que ces institutions d'utilité publique ne sont pas en connexité *nécessaire* avec l'exercice du métier de transporteur, ni spécialement avec l'exploitation du chemin de fer du Gothard et qu'ainsi la recourante peut à bon droit et dans ce sens qualifier de volontaires ses prestations en faveur de l'enseignement scolaire. On ne saurait non plus affirmer que toute institution d'utilité publique créée par une compagnie de chemin de fer dans l'intérêt de ses fonctionnaires et employés doive, par la seule raison qu'elle est destinée spécialement à ce personnel, être considérée comme rentrant dans l'exploitation de l'entreprise de transport et que les frais en dérivant doivent être regardés comme dépenses d'exploitation. D'autre part toutefois il ne faut pas oublier que lors de la création de ses diverses écoles, la Compagnie du Gothard n'a pas eu uniquement en vue l'intérêt de son personnel, mais bien aussi son propre intérêt. On lit en effet dans le rapport de gestion de la Direction et du Conseil d'administration pour l'exercice 1892 entre autres ce passage relatif aux dépenses pour les écoles privées allemandes de la Compagnie dans le Tessin: „Peu après l'ouverture de la ligne directe, on constata que dans quelques gares principales du réseau tessinois se trouvaient un assez grand nombre d'agents de langue allemande accompagnés de leurs familles et que le besoin d'une instruction en allemand se faisait sentir pour les enfants de ces agents; nous crûmes agir dans l'intérêt de ces fonctionnaires et employés, comme aussi dans celui de notre Administration en favorisant les tendances qui se manifestaient dans cet ordre d'idées.“ Il est dit plus loin que les maîtres des écoles de Bellinzona et de Chiasso sont nommés par l'administration et considérés comme agents de la Compagnie; ce chapitre du rapport se termine comme suit: „Mais dans le canton d'Uri également nous devons songer à créer des installations spéciales, entre autres à Erstfeld. Dans notre propre intérêt nous ne saurions d'une part méconnaître les besoins de nos agents, mais d'autre part nous ne pouvons demander aux Autorités uraniennes qu'elles adaptent leur organisation scolaire aux besoins de notre

personnel qui ne forme en réalité qu'une fraction peu importante de la population.⁴ Il est hors de doute que le propre intérêt de la Compagnie aux écoles privées, dont il est question ci-dessus, doit dériver d'une connexité de ces établissements avec le développement de l'entreprise de transport. L'exploitation du réseau implique pour un grand nombre d'employés la nécessité de s'établir sur différents points de la ligne et si l'administration pourvoit d'elle-même à ce que, malgré la disparité existant dans les conditions locales et surtout d'idiomes, il soit tenu compte des besoins et revendications individuels de ses agents au regard de l'enseignement scolaire pour leurs enfants, elle améliore d'une façon notable les conditions d'engagement de son personnel d'exploitation et favorise, ce faisant, ses propres intérêts intimement liés au régime de l'exploitation. Entre les dépenses en question et l'entreprise de transport il existe donc une relation étroite qui justifie la mise en compte de ces dépenses dans le bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions.

c) Relativement au *dépôt de denrées de Bellinzona*, la recourante donne les explications suivantes: Il s'agit ici d'objets de consommation, notamment d'épiceries, que la Compagnie achète en gros et revend au prix coûtant aux employés du réseau entier en accordant à ces derniers le transport gratuit de la marchandise jusqu'à la localité où ils sont stationnés. La recourante demande que ses *débours* de ce chef (plus de fr. 15,000), consistant principalement en traitements et salaires du personnel attaché au dépôt de denrées et qui figurent aux dépenses du compte d'exploitation, soient défalqués de celui-ci. La liste des marchandises montre en premier lieu qu'il *ne s'agit pas* des objets de consommation dont une famille a journallement besoin pour son entretien. Les meilleurs clients ne se trouvent pas parmi les agents répartis sur les lignes en montagne, mais plutôt dans la plaine, à Lugano, Bellinzona et ailleurs, dans les localités où l'on pourrait aussi se procurer toutes les denrées du dépôt.

Tout comme les écoles dont il a été question plus haut, cet établissement de la Compagnie du Gothard n'est autre chose qu'une institution d'utilité publique en faveur de ses fonctionnaires et employés; de même qu'on peut dire d'une manière générale que les institutions similaires créées par un commerçant ou industriel pour le bien-être de ses subordonnés contribuent aussi à favoriser ses propres intérêts, on ne saurait nier que l'existence du dépôt en question ne procure à la Compagnie également certains avantages indirects. Il n'y a guère toutefois de connexité étroite et spéciale entre cette institution et l'exploitation de l'entreprise de transport et c'est aussi pour cette raison que le litige entre le canton du Tessin et la Compagnie du Gothard sur la question de savoir si le dépôt de denrées à Daro était imposable en vertu de la concession tessinoise, a été tranché dans le sens affirmatif par sentence du 22 mai 1896 du tribunal arbitral institué à cet effet. Il n'est en outre pas démontré que ledit établissement ait été nécessité par les conditions spéciales d'exploitation du réseau du Gothard ou créé par la Compagnie essentiellement dans son propre intérêt, afin d'améliorer à son profit les conditions d'engagement du personnel. Dans ces circonstances, il semble juste d'admettre la conclusion de la Compagnie du Gothard visant les prestations dont il s'agit.

d) Quant aux *dons et subsides volontaires*, toutes données précises font défaut. Si la recourante entend par là les dons et subsides alloués à des fonctionnaires et employés pour stimuler leur zèle, il faudra les traiter exactement comme les gratifications. Il en ira autrement par contre, si ces dons et subsides ont été accordés uniquement pour des œuvres de charité ou en vue de favoriser les sciences et les arts. Dans ce dernier cas les dépenses de ce chef n'ont pas le caractère de dépenses d'exploitation et l'on ne doit pas en tenir compte dans le calcul du produit net. Il y a donc lieu d'admettre la conclusion de la Compagnie du Gothard en ces termes: Doivent être défalquées des dépenses à considérer pour le calcul du produit net au sens des concessions, les dépenses du chef de dons et de subsides volontaires alloués à des œuvres ou institutions étrangères au service des transports par chemin de fer.

2. En ce qui regarde la conclusion relative au calcul du prix de rachat des nouvelles lignes *Lucerne-Immensee* et *Zoug-Goldau*, on ne peut en premier lieu acquiescer à la demande de la Compagnie du Gothard tendant à ce que cette conclusion ne soit discutée que lors de la procédure ordinaire prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat. Dans cette conclusion il s'agit de questions de principe et du moment que le recours veut faire résoudre celles-ci par un arrêt du tribunal, il faut aussi qu'elles soient discutées et tranchées dans la procédure prévue à la loi sur la comptabilité (art. 20) pour la fixation des règles suivant lesquelles doivent être calculés le produit net d'après les concessions, ainsi que le capital de premier établissement.

La recourante motive comme suit ses conclusions au fond:

En prévoyant le 1^{er} mai 1909 comme premier terme de rachat, on supposait que jusqu'à cette date, le réseau entier du Gothard aurait eu approximativement 30 années utiles et qu'ainsi, jusqu'au 1^{er} mai 1894, début de la période décennale faisant règle pour la détermination du prix de rachat, le réseau entier aurait été à peu près 15 ans en exploitation. On voulait par là donner au trafic le temps de se développer suffisamment jusqu'au commencement de la période décennale et laisser à la Compagnie, durant un intervalle équitable, la jouissance du produit non pas seulement du trafic en voie de développement, mais aussi du trafic ayant atteint sa densité normale. Cette hypothèse — qui ne se réalisa qu'en partie pour les autres lignes — ne s'est pas du tout réalisée pour les lignes d'accès *Lucerne-Immensee* et *Zoug-Goldau*. A la demande de l'Allemagne, l'exécution de ces deux lignes fut ajournée par le Traité international du 12 mars 1878 et elles ne furent livrées à l'exploitation que le 1^{er} juin 1897, soit 3 ans et 1 mois *après* le début de la période décennale. Il suit de là

- a) que ces lignes ne rentrent que pour 6 ans et 11 mois dans la période décennale faisant règle pour le rachat,
- b) que leur produit pendant ce laps de temps n'est que le rendement d'un trafic à ses débuts et nullement en plein développement,
- c) que la Compagnie n'encaisse le produit de ces lignes que pendant 11 ans et 11 mois, au lieu de 27 à 28 ans pour les autres lignes, en sorte qu'elle doit, d'une part, supporter pen-

dant 12 ans la charge d'intérêt des frais considérables de ces lignes et, d'autre part, les céder avant que le produit dérivant du trafic local qu'elles apportent, ainsi que du raccourcissement de la ligne vers Zurich et la Suisse orientale, à considérer pour le trafic suisse et international, s'en soit suffisamment développé.

L'injustice qui frappe la Compagnie à ces trois points de vue ne peut être réparée qu'en scindant les deux lignes susmentionnées des autres objets de rachat et, si leur produit net multiplié par 25 est moindre, en les payant au prix de construction plus la quotité des dépenses afférentes à la construction, soit à l'agrandissement des gares de Lucerne, Goldau et Immensee, qui est en connexion avec l'établissement de ces lignes. Au cas où cette solution n'agréerait pas, il y aurait lieu à consentir pour ces lignes: a) une indemnité spéciale pour le fait que la Compagnie n'en perçoit le produit que pendant moins de 12 ans et sur un trafic encore en voie de développement; b) une majoration équitable du rendement effectif de ces lignes afférent à la période décennale, pour le fait que le trafic n'a pas encore pu du tout se développer pour ladite période; c) que ce rendement ainsi majoré soit également comptabilisé pour les 3 ans et 1 mois formant l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 1^{er} juin 1897. Pour le cas où ces dernières demandes également seraient écartées, le prononcé devrait stipuler que le calcul du produit net faisant règle pour le rachat sera basé sur les bénéfices nets effectivement réalisés sur ces deux lignes du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907.

Relativement à la demande que les deux embranchements du nord susmentionnés soient scindés des autres objets de rachat et que, si leur produit net multiplié par 25 était inférieur au prix de construction, ils soient rachetés à ce prix de construction, il faut remarquer qu'aux]termes des concessions, le réseau entier du Gothard forme un objet de rachat *uniforme* et indivisible et que l'indemnité de rachat doit être déterminée pour l'ensemble du réseau suivant des principes uniformes. En effet, les concessions stipulent d'une manière générale et sans restriction aucune que dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Compagnie pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat, dans tous les cas cependant les sommes qui, abstraction faite des subventions, constituent le capital social. Il est donc hors de doute que pour le calcul du prix de rachat desdits embranchements font règle les mêmes principes que pour les autres parties de l'ensemble du réseau et qu'en conséquence, si le calcul du prix de rachat de l'objet entier de rachat est basé sur le produit net, il doit en être de même pour ces embranchements aussi. Il en résulte que la demande tendant à scinder ces derniers des autres objets de rachat ne peut être admise, puisqu'elle est contraire à la teneur claire et précise des concessions. Quant à la revendication subsidiaire de la recourante d'une indemnité spéciale pour le fait que la Compagnie perçoit le produit de ces embranchements non point durant les 30 (soit 28) années entières prévues lors de la fixation du premier terme de rachat, mais seulement pendant moins de 12 ans, elle constitue une demande de dommages-intérêts pour la reprise anticipée des embranchements par la Confédération. Or, le Tribunal fédéral n'a à trancher, dans la procédure actuelle, aux termes de l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi fédérale de comptabilité du 27 mars 1896, que les différends portant sur la détermination du produit net et du capital de premier établissement. La revendication de la Compagnie du Gothard

ne vise toutefois ni le produit net ni le capital de premier établissement; quelle que soit la solution donnée à cette demande, elle n'influera absolument en rien sur le produit net ni sur le capital de premier établissement. Par conséquent, il n'est pas entré en matière sur cette conclusion subsidiaire.

En ce qui concerne la détermination, pour les embranchements en question, du produit net moyen, à multiplier par 25, des 10 années précédant l'époque à laquelle le rachat a été annoncé, il est impossible d'admettre la conclusion de la recourante tendant à ce que le calcul du produit net faisant règle pour le rachat soit basé sur les bénéfices nets effectivement réalisés sur ces deux lignes du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907. En effet, les concessions prévoient clairement et positivement comme base chronologique du calcul du produit net la période décennale précédant immédiatement le moment auquel la Confédération annonce le rachat et quant à ce moment, les concessions ne disent nullement qu'il doive arriver au bout d'un certain délai pendant lequel les objets de rachat auront déjà été exploités, au contraire ce moment y est fixé d'avance chronologiquement et immuablement par cette clause que la Confédération a le droit de racheter à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e et 90^e année à dater du 1^{er} mai 1879, le chemin de fer désigné dans les concessions, la déclaration de rachat à la Compagnie devant être faite cinq ans avant chaque terme de rachat. Il suit de là, d'une part que le rachat étant fixé au 1^{er} mai 1909, la période de calcul au sens des concessions commence irréfutablement le 1^{er} mai 1894 et expire le 30 avril 1904 et qu'il n'est donc pas permis de lui assigner une durée allant au delà de cette dernière date. D'un autre côté il résulte de ce mode de fixer la période décennale faisant règle que les concessions ne pouvaient signifier que le calcul du prix de rachat doit être en tout état de cause basé sur le produit net réalisé par le fait que les lignes auront été en exploitation pendant un laps de temps d'une certaine longueur; bien au contraire, selon la teneur précise des concessions, il ne peut être appliqué au calcul du produit net aucun produit autre que celui effectivement réalisé durant la période précitée, exactement déterminée, ou qui aurait été réalisé si les lignes respectives avaient été en exploitation pendant toute cette période. Il n'est donc non plus possible de consentir à la Compagnie du Gothard aucun supplément quelconque pour le fait que le trafic de ses embranchements, par suite de leur mise postérieure en exploitation, n'a pu suffisamment se développer durant la période à considérer. Il est vrai par contre que la détermination complète du produit net au sens des concessions est subordonnée à la condition que l'étendue du réseau de la Compagnie dont il s'agit n'ait pas varié au cours de la période totale de dix ans. Lorsqu'il n'en est pas ainsi, comme c'est le cas ici pour les deux embranchements, la lacune ne peut être comblée autrement qu'en déterminant par évaluation le produit net des années où les lignes n'étaient pas encore en exploitation. (C'est dans ce sens aussi que s'exprimait déjà le message du Conseil fédéral, du 25 mai 1897, concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses, page 134.) Le compte d'exploitation du réseau du Gothard, faisant règle pour le rachat, doit donc être établi en comptabilité tel qu'il aurait probablement été en réalité, si les deux lignes d'accès au nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau avaient été en exploitation du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

1. Il est pris acte au procès-verbal des accords intervenus entre les parties et ci-dessus juridiquement consacrés.
2. Des dépenses à considérer pour le calcul du produit net au sens des concessions sont éliminées les prestations pour le dépôt de denrées à Bellinzona, ainsi que les dépenses du chef de dons et subsides volontaires alloués à des œuvres ou institutions étrangères au service des transports par chemin de fer. La recourante est déboutée du surplus de sa conclusion formulée au chapitre I, A, b (dépenses), chiffre 1, litt. d.
3. Quant à la conclusion relative aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau:
 - a) La conclusion de sursis de la Compagnie du Gothard est rejetée.
 - b) Il n'est pas entré en matière sur la conclusion de la recourante tendant à ce qu'il lui soit éventuellement bonifié une somme à titre de compensation pour le fait qu'elle ne percevra le produit de ces lignes que pendant 11 ans et 11 mois.
 - c) Le compte d'exploitation du réseau du Gothard, faisant règle pour le rachat, doit être établi en comptabilité tel qu'il aurait probablement été en réalité, si les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau avaient été en exploitation du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.
 - d) Toutes les autres prétentions sont rejetées comme non fondées.
4. Les parties n'ont aucuns frais judiciaires à acquitter.
5. Le présent arrêt sera communiqué aux parties par écrit et contre reçu.

LAUSANNE, le 25 Juin 1901.

Au nom du Tribunal fédéral suisse,

Le Président:

(sig.) **Winkler.**

Le Greffier:

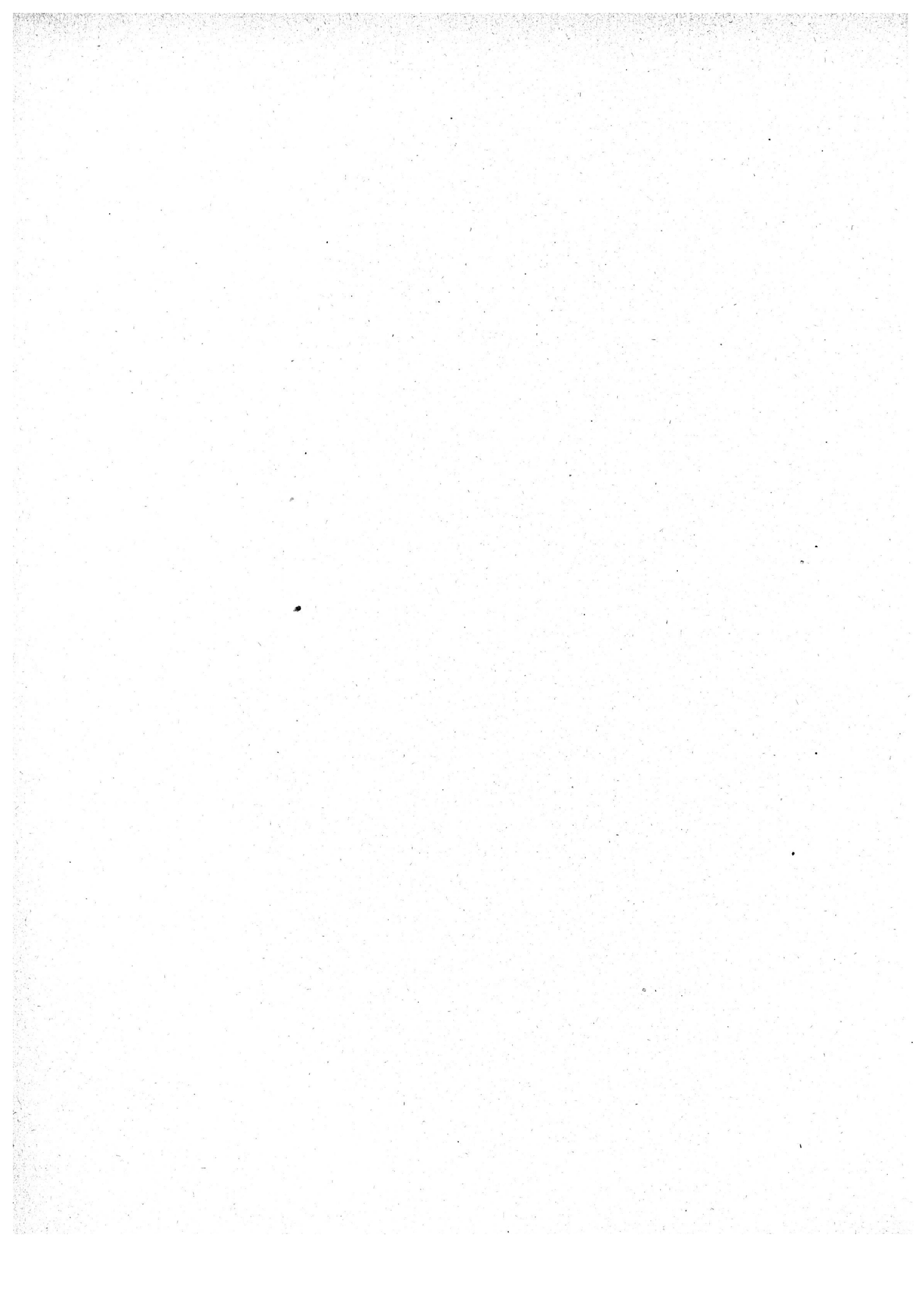
(sig.) **Honegger.**

L. S.

Extrait

de l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Nord-Est Suisse contre Conseil fédéral au sujet du rachat, page 41^{III}:

„III. La teneur de l'arrêté du Conseil fédéral relative aux recettes et dépenses n'entrant pas en ligne de compte pour la fixation du produit net d'après les concessions, est modifiée dans le sens d'une nouvelle rédaction, savoir: pour le chiffre 2 des recettes: „Le produit des capitaux disponibles, à l'exclusion des intérêts des excédents mensuels jusqu'à la fin de l'année“; pour le chiffre 3 des recettes: « Les bénéfices de cours, à l'exclusion de ceux sur valeurs étrangères se rattachant aux recettes d'exploitation et aux dépenses d'exploitation, et les provisions » et pour le chiffre 3 des dépenses: « Les pertes de cours, à l'exclusion de celles sur valeurs étrangères se rattachant aux recettes d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation, frais de gestion financière et provisions »,“



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. Zugsleistungen <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 <i>Quantités</i> | | | | Transporteinnahmen <i>Produit</i> | | | | A. Recettes sur transports par chemin de fer. |
|--|--|---------------|------------------------------|---------------|--------------------------------------|---------------|----------------|---------------|--|
| | 1901 | | 1900 | | 1901 | | 1900 | | |
| <i>I. Personentransport.</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | % | Personen <i>Voyageurs</i> | % | Fr. | % | Fr. | % | <i>I. Voyageurs.</i> |
| <i>a. Zur gewöhl. Fahrtaxe:</i> | | | | | | | | | <i>a. à taxes normales:</i> |
| Einfache Fahrt I. Klasse | 62642 | 2.38 | 65662 | 2.49 | 1155405 | 14.43 | 1207519 | 14.18 | <i>Ie classe simple course</i> |
| „ „ II. „ | 151780 | 5.78 | 159110 | 6.04 | 1363239 | 17.03 | 1384460 | 16.26 | <i>IIe „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 391137 | 14.89 | 401494 | 15.23 | 1094855 | 13.67 | 1138495 | 13.37 | <i>IIIe „ „ „</i> |
| <i>b. Zu ermäss. Fahr taxen:</i> | | | | | | | | | <i>b. à taxes réduites:</i> |
| Hin- und Rückfahrt I. Kl. | 15786 | 0.60 | 16188 | 0.61 | 214379 | 2.68 | 221617 | 2.60 | <i>Ie classe aller et retour</i> |
| „ „ II. „ | 151902 | 5.78 | 145463 | 5.52 | 552330 | 6.90 | 534498 | 6.28 | <i>IIe „ „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 931940 | 35.47 | 882863 | 33.49 | 679504 | 8.49 | 653346 | 7.68 | <i>IIIe „ „ „ „</i> |
| Interne Abonnements I. „ | 96 | — | 84 | — | 134 | — | 110 | — | <i>Ie cl. abonnem. intérieurs</i> |
| „ „ II. „ | 11160 | 0.42 | 9662 | 0.37 | 5280 | 0.07 | 4558 | 0.05 | <i>IIe „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 105802 | 4.03 | 99814 | 3.79 | 17333 | 0.22 | 15636 | 0.18 | <i>IIIe „ „ „</i> |
| Generalabonnements I. „ | 5637 | 0.21 | 5410 | 0.21 | 54264 | 0.68 | 43473 | 0.51 | <i>Ie „ abonnem. généraux</i> |
| „ „ II. „ | 126155 | 4.80 | 133371 | 5.05 | 397588 | 4.97 | 367306 | 4.32 | <i>IIe „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 120973 | 4.60 | 129032 | 4.90 | 194397 | 2.43 | 177737 | 2.09 | <i>IIIe „ „ „</i> |
| Gesellschafts-, Schul-, Lust- und Rundfahrten I. Kl. | 38285 | 1.46 | 36531 | 1.39 | 344604 | 4.30 | 407981 | 4.79 | <i>écoles et sociétés, billets d'ex- Ie classe [cursion et circ.</i> |
| „ „ II. „ | 126737 | 4.82 | 141595 | 5.37 | 577277 | 7.21 | 794629 | 9.33 | <i>IIe „ „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 223993 | 8.53 | 246609 | 9.35 | 1252444 | 15.64 | 1459566 | 17.15 | <i>IIIe „ „ „ „</i> |
| Beamtenbillette I. „ | 367 | 0.01 | 333 | 0.01 | 760 | 0.01 | 618 | 0.01 | <i>Ie „ billets d'employés</i> |
| „ „ II. „ | 19963 | 0.76 | 18848 | 0.71 | 9231 | 0.11 | 8779 | 0.10 | <i>IIe „ „ „</i> |
| „ „ III. „ | 105143 | 4.00 | 106170 | 4.03 | 23436 | 0.29 | 23043 | 0.27 | <i>IIIe „ „ „</i> |
| Militärtransporte III. „ | 8162 | 0.32 | 13311 | 0.50 | 17256 | 0.21 | 30311 | 0.36 | <i>IIIe „ transp. militaires</i> |
| Marktbillette II. „ | 386 | 0.02 | 308 | 0.01 | 512 | 0.01 | 416 | 0.01 | <i>IIe „ billets de marché</i> |
| „ „ III. „ | 12546 | 0.48 | 11960 | 0.45 | 9341 | 0.12 | 8829 | 0.10 | <i>IIIe „ „ „ „</i> |
| Billette für hilfsbedürftige Ausländer III. Kl. | 1010 | 0.04 | 1014 | 0.04 | 6657 | 0.08 | 6579 | 0.08 | <i>billets pour indigents étran- IIIe classe [gers</i> |
| Polizeittransporte . . . | 15807 | 0.60 | 11512 | 0.44 | 36004 | 0.45 | 23557 | 0.28 | <i>transports de police</i> |
| Total | 2627409 | 100.00 | 2636344 | 100.00 | 8006230 | 100.00 | 8513063 | 100.00 | Total. |
| Rekapitulation nach Klassen: | | | | | | | | | <i>Récapitulation par classes:</i> |
| I. Klasse | 122813 | 4.68 | 124208 | 4.71 | 1769546 | 22.10 | 1881318 | 22.10 | <i>Ie classe</i> |
| II. „ | 588083 | 22.38 | 608357 | 23.07 | 2905457 | 36.29 | 3094646 | 36.35 | <i>IIe „</i> |
| III. „ | 1916513 | 72.94 | 1903779 | 72.22 | 3331227 | 41.61 | 3537099 | 41.55 | <i>IIIe „</i> |
| Total | 2627409 | 100.00 | 2636344 | 100.00 | 8006230 | 100.00 | 8513063 | 100.00 | Total. |

| | Transportquantitäten <i>Quantités</i> | | | | Transporteinnahmen <i>Produit</i> | | | | |
|---|--|--------|-------------------------|--------|--------------------------------------|--------|----------|--------|--|
| | 1901 | | 1900 | | 1901 | | 1900 | | |
| | Tonnen <i>Tonnes</i> | % | Tonnen <i>Tonnes</i> | % | Fr. | % | Fr. | % | |
| II. Gepäck-, Tier- und Gütertransport. | | | | | | | | | II. Bagages, animaux et marchandises. |
| a. Gepäck | 8670 | — | 8612 | — | 761533 | — | 761525 | — | a. bagages |
| b. Tiere | Stück - <i>Têtes</i> | | Stück - <i>Têtes</i> | | | | | | b. animaux |
| I. Klasse | 1880 | 1.37 | 3253 | 2.88 | | | | | I ^e classe |
| II. „ | 44730 | 32.75 | 49524 | 43.76 | 484162 | — | 515747 | — | II ^e „ |
| III. „ | 58093 | 42.53 | 49544 | 43.78 | | | | | III ^e „ |
| IV. „ | 31889 | 23.35 | 10845 | 9.58 | | | | | IV ^e „ |
| Total | 136592 | 100.00 | 113166 | 100.00 | | | | | 484162 |
| c. Güter aller Art: | Tonnen <i>Tonnes</i> | | Tonnen <i>Tonnes</i> | | | | | | c. marchand. de toute nature: |
| Eilgut | 50116 | 5.09 | 52884 | 5.41 | 10287298 | 97.79 | 10099223 | 97.62 | messageries (<i>grande vitesse</i>) |
| 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 | 3.63 | 33499 | 3.42 | | | | | „ „ B |
| Spezialtarife I a | 11396 | 1.16 | 11294 | 1.15 | | | | | 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 (<i>pour pesage,</i> |
| (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren etc.) | | | | | 232683 | 2.21 | 245734 | 2.38 | chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.) |
| Total | 984264 | 100.00 | 978016 | 100.00 | 10519981 | 100.00 | 10344957 | 100.00 | Total. |
| Total der Transporteinnahmen | | | | | 19771906 | 95.39 | 20135292 | 95.74 | Produit total des transports |
| B. Einnahmen aus ver- schiedenen 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. <i>Longueur d'exploitation:</i> | 1901 | 1900 |
|---|----------|----------|
| 1. Personentransport. — Voyageurs. | | |
| Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. | 29008,08 | 30844,43 |
| <i>Recette par kilomètre-ligne</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Reisenden Fr. | 3,05 | 3,23 |
| <i>Recette par voyageur</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Reisenden und Kilometer Cts. | 6,27 | 6,14 |
| <i>Recette par voyageur et par kilomètre</i> | | |
| Jeder Reisende hat im Durchschnitt aller Klassen befahren . . . Km. | 48,63 | 52,57 |
| <i>Parcours moyen de chaque voyageur des trois classes</i> | | |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total Reisende . . . | 462951 | 502178 |
| <i>Chiffre total des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes</i> | | |
| Auf jeden Kilometer kommen Reisende | 9520 | 9552 |
| <i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-ligne</i> | | |
| Auf jeden Personenwagenachsenkilometer kommen Reisende . . . | 4,63 | 4,97 |
| <i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-essieu de voiture</i> | | |
| Auf jeden Personenzugskilometer kommen Reisende | 61,39 | 66,70 |
| <i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-train de voyageurs</i> | | |
| Auf jeden Lokomotivkilometer kommen Reisende | 57,45 | 61,02 |
| <i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-locomotive</i> | | |
| 2. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport. — Bagages, animaux, marchandises. | | |
| <i>a. Gepäck: — Bagages:</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer Fr. | 2759,18 | 2759,15 |
| <i>Recette par kilomètre-ligne</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Tonne Fr. | 87,84 | 88,43 |
| <i>Recette par tonne</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Tonnenkilometer Cts. | 75,14 | 74,33 |
| <i>Recette par kilomètre-tonne</i> | | |
| Einnahmenbetreffnis per Reisenden Cts. | 28,98 | 28,89 |
| <i>Recette par voyageur</i> | | |
| Jede Tonne hat befahren Km. | 116,90 | 118,96 |
| <i>Parcours moyen d'une tonne</i> | | |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen Tonn. | 3672 | 3712 |
| <i>Ramené à la longueur totale des lignes</i> | | |
| Auf jeden Kilometer kommen Tonn. | 31,41 | 31,20 |
| <i>Par kilomètre-ligne</i> | | |
| Auf jeden Reisenden kommen Kg. | 3,30 | 3,27 |
| <i>Par voyageur</i> | | |

| Betriebslänge: 276 Km. <i>Longueur d'exploitation:</i> | | 1901 | 1900 |
|---|-------|----------|----------|
| <i>b. Tiere: — Animaux:</i> | | | |
| Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer <i>Recette par kilomètre-ligne</i> | Fr. | 1754,21 | 1868,65 |
| Einnahmenbetreffnis per Stück <i>Recette par tête</i> | Fr. | 3,54 | 4,56 |
| <i>c. Güter aller Art: — Marchandises de toute nature:</i> | | | |
| Einnahmenbetreffnis per Bahnkilometer <i>Recette par kilomètre-ligne</i> | Fr. | 38115,57 | 37481,73 |
| Einnahmenbetreffnis per Tonne <i>Recette par tonne</i> | Fr. | 10,69 | 10,58 |
| Einnahmenbetreffnis 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 |
| 3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen. — Recettes diverses. | | | |
| Betreffnis 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.
Traffic et recettes par mois.

| 1901 Monate Mois | a. Transportquantitäten. — Quantités. | | | | | | | | | | | | | | | Ausnahmefälle Tarifs exceptionnels | Total |
|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------|---|--------|---------------------------------|--------|-------|--------|--------|---------|---------|--|-------|
| | Personen Voyageurs | Gepäck Bagages | Tiere Animaux | Eilgut Grande vitesse | Grüter — Marchandises | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | Stückgut Expédit. partielles | | Wagenladungen — Wagons complets | | | | | | | | | | |
| | | | | | 1 | 2 | Allgemeine Klassen Classes générales | | Spezialtarife — Tarifs spéciaux | | | | | | | | |
| | | | | | | | A | B | I. | | II. | | III. | | | | |
| a | b | a | b | a | b | | | | | | | | | | | | |
| Januar <i>Janvier</i> | 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 <i>Février</i> | 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 <i>Mars</i> | 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 <i>Avril</i> | 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 <i>Mai</i> | 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 <i>Juin</i> | 235,741 | 753 | 16,365 | 4,355 | 1,801 | 2,145 | 1,546 | 2,460 | 776 | 1,627 | 212 | 1,123 | 1,095 | 13,724 | 50,627 | 81,491 | |
| Juli <i>Juillet</i> | 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 <i>Août</i> | 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 <i>Septembre</i> | 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 <i>Octobre</i> | 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 <i>Novembre</i> | 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 <i>Décembre</i> | 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 comparé à 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 Mois | | b. Einnahmen — <i>Recettes</i> | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|--------------------------------|----|-------------------|----|------------------|----|-----------------------|----|---|----|------------|----|--|----|
| | | Personen Voyageurs | | Gepäck Bagages | | Tiere Animaux | | Güter Marchandises | | 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 comparé à } 1900 | | | | | | | | | | | | | | | |
| mehr - plus | | — | — | 7 | 90 | — | — | 175,023 | 57 | 60,119 | 85 | — | — | — | — |
| weniger - moins | | 506,832 | 21 | — | — | 31,585 | 13 | — | — | — | — | 303,266 | 02 | 1,098 | 79 |

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

| | Abgegangene Personen <i>Voyageurs au départ</i> | | Tiere — <i>Animaux</i> | Güter* <i>Marchandises*</i> | | | Totaleinnahmen <i>Recettes totales</i> | Gegenüber <i>Comparé à</i> 1900 | | Rangordnung der Stationen Rang des stations nach - <i>d'après</i> | | | | |
|---------------------------------|--|-------|---------------------------|--------------------------------|--------|--------|---|------------------------------------|---------|--|-------|---|---|---------------------------------------|
| | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | | Stück <i>Têtes</i> | Tonn. | Tonn. | | Tonn. | Fr. | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | Personenzahl le nombre des voyageurs | Gütergewicht le poids des marchandises | Einnahmen le montant de la recette |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | |
| Gurtellen . . . | 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 | | |
| Biasca . . . | 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 <i>A reporter</i> } | 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> | | | Totaleinnahmen <i>Recettes totales</i> | Gegenüber <i>Comparé à</i> } 1900 | | Rangordnung der Stationen nach - <i>d'après</i> | | |
|---------------------------|--|-------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|--------|----------|---|--------------------------------------|------------------------------|---|---|---|
| | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | | | Tonn. | Tonn. | Tonn. | | Fr. | Personen <i>Voyageurs</i> | Tonn. <i>Marchandises</i> | Personenzahl le nombre des voyageurs | Gütergewicht le poids des marchandises |
| | | | Versand <i>Expédiées</i> | Empfang <i>Reçues</i> | | | | Total — <i>Ensemble</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 Gotthardbahn <i>En provenance du Gothard</i> | | Nach der Gotthardbahn <i>A destination du Gothard</i> | | TOTAL | | Gegenüber <i>Comparé à</i> 1900 | |
|--|---|------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| | Personen <i>Voyageurs</i> | Güter <i>Marchandises</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | Güter <i>Marchandises</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | Güter <i>Marchandises</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. |
| 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 Tössthal 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 Bözberg</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-Argovien</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 . <i>Ligne du Gurbethal</i> | — | 150 | 590 | 23 | 590 | 173 | + 590 | + 99 |
| Gürbenthalbahn <i>Ligne du Gurbethal</i> | — | 3 | — | 2 | — | 5 | — | + 5 |
| 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 <i>Comparé à</i> } 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. | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. |
| Übertrag — <i>Report</i> | 156606 | 83561 | 168444 | 57955 | 325050 | 141516 | — 20759 | — 20396 |
| Oensingen-Balsthal | — | 32 | — | 185 | — | 217 | — 33 | + 58 |
| Stansstad-Engelberg | 37 | — | 2 | — | 39 | — | — 25 | — |
| Rigibahnen <i>Chemins de fer du Rigi</i> | 2625 | — | 3510 | — | 6135 | — | + 257 | — |
| Monte Generoso-Bahn <i>Ligne du Monte Generoso</i> | 296 | — | 120 | — | 416 | — | — 249 | — |
| Vierwaldstättersee <i>Lac des Quatre-Cantons</i> | 1567 | — | 1786 | — | 3353 | — | — 376 | — |
| Thuner- und Brienersee <i>Lacs de Thoune et de Brienz</i> | 23 | 24 | 40 | 1 | 63 | 25 | + 6 | + 6 |
| Luganersee <i>Lac de Lugano</i> | — | — | 5664 | — | 5664 | — | — 205 | — |
| Langensee <i>Lac Majeur</i> | 449 | — | 220 | — | 669 | — | — 209 | — |
| Comersee <i>Lac de Como</i> | 142 | — | 553 | — | 695 | — | + 46 | — |
| Italienische Bahnen <i>Chemins italiens</i> | 43070 | 19920 | 45372 | 93973 | 88442 | 113893 | — 1345 | + 6573 |
| Deutsche Bahnen <i>Chemins allemands</i> | 1719 | 295 | 8107 | 98777 | 9826 | 99072 | + 4705 | + 4367 |
| Österreichische Bahnen <i>Chemins autrichiens</i> | 20 | 3 | 35 | 933 | 55 | 936 | — 84 | + 36 |
| Französische Bahnen <i>Chemins français</i> | 1344 | — | 1568 | — | 2912 | — | — 1278 | — |
| Belgische u. Niederländ. Bahnen <i>Chemins belges et néerlandais</i> | 299 | — | 1073 | 627 | 1372 | 627 | — 1435 | — 430 |
| Englische Bahnen <i>Chemins anglais</i> | 497 | — | 4849 | — | 5346 | — | + 1032 | — |
| Coupons f. komb. Rundreisebill. <i>Coupons de billets circ. combinés</i> | 630 | — | 173447 | — | 174077 | — | + 8396 | — |
| Generalabonnements <i>Abonnements généraux</i> | 126382 | — | 126383 | — | 252765 | — | — 15048 | — |
| <i>Total des Verkehrs mit andern Transportanstalten</i> <i>Total du trafic avec d'autres entreprises de transport</i> | 335706 | 103835 | 541173 | 252451 | 876879 | 356286 | — 35937 | — 9786 |

| | 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>Marchandises</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | Güter <i>Marchandises</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | Güter <i>Marchandises</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. |
| II. Transitverkehr. <i>Trafic de transit.</i> | | | | | | | | |
| 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> | | Nach Rigibahnen und Südostbahn <i>A destination 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 |
| <i>Total des Transitverkehrs } du trafic de transit }</i> | | | | | 101892 | 587198 | — 17374 | + 36372 |
| <i>Gesamttotal } 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 <i>Distance en kilomètres</i> | Personen <i>Voyageurs</i> | | Personenkilometer <i>Kilomètres-voyageurs</i> | | Güter <i>Marchandises</i> | | Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i> | |
|--|------------------------------|---|--|-------------------------|---|---------|---|-----------------------|
| | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 |
| von — bis de — à | Zahl <i>Nombre</i> | Zahl <i>Nombre</i> | Zahl <i>Nombre</i> | Zahl <i>Nombre</i> | Tonn. | Tonn. | Zahl <i>Nombre</i> | Zahl <i>Nombre</i> |
| 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 |
| Generalabonnem. Abonnem.généraux | 252,765 | 267,813 | 12,385,514 | 13,122,832 | — | — | — | — |
| <i>Total</i> | 2,627,409 | 2,636,344 | 127,774,358 | 138,601,124 | 984,264 | 978,016 | 143,855,792 | 139,398,917 |
| Betriebsjahr <i>Exercice</i> | Gepäck — <i>Bagages</i> | | | Tiere — <i>Animaux</i> | | | | |
| | Tonnen <i>Tonnes</i> | Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i> | Stück — <i>Têtes</i> | Tonnen <i>Tonnes</i> | Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i> | | | |
| 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. | |
| <i>A. Lebens- und Genussmittel.</i> | | | <i>A. Denrées aliment. et objets mobiliers</i> |
| <i>a. Verbrauchsmittel.</i> | | | <i>a. Objets de consommation.</i> |
| I. In festem Zustande. | | | I. Solides. |
| 1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie | 161,814 | 172,368 | 1. Céréales, malt, légumes farineux, son. |
| 2. Mehl und Mühlenfabrikate | 23,357 | 23,789 | 2. Farines et produits de minoterie. |
| 3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren | 2,102 | 2,213 | 3. Pâtes alimentaires, pain et pâtisseries. |
| 4. Kartoffeln | 17,740 | 9,209 | 4. Pommes de terre. |
| 5. Feldfrüchte und Gartenfrüchte, Gemüse | 8,276 | 10,560 | 5. Fruits et légumes de jardin, produits agricoles. |
| 6. Obst, frisches | 9,145 | 8,436 | 6. Fruits frais. |
| 7. Obst, gedörrtes | 613 | 516 | 7. Fruits secs. |
| 8. Südfrüchte, frische u. getrocknete | 12,269 | 11,748 | 8. Fruits du midi, frais et secs. |
| 9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret | 6,362 | 6,224 | 9. Viande et charcuterie, volailles, poissons et gibier. |
| 10. Käse und Zieger | 11,259 | 11,149 | 10. Fromage et séret. |
| 11. Butter, auch Kunstbutter (Margarinbutter) und Schweinefett | 6,049 | 6,378 | 11. Beurre, aussi artificiel (margarine) et saindoux. |
| 12. Eier | 23,261 | 25,308 | 12. Oeufs. |
| 13. Kaffee und Kaffeesurrogate | 2,652 | 2,195 | 13. Café et succédanés du café. |
| 14. Zucker, raffiniert | 5,243 | 4,565 | 14. Sucre raffiné. |
| 15. Rohzucker | — | — | 15. Sucre brut. |
| 16. Tabak, roh und fabriziert | 1,665 | 1,563 | 16. Tabac brut et manufacturé. |
| II. In flüssigem Zustande. | | | II. Liquides. |
| 17. Milch und Rahm, frisch | 49 | 6 | 17. Lait et crème, frais. |
| 18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert | 5,058 | 4,140 | 18. Lait et crème, stérilisé, conservé et condensé. |
| 19. Wein u. gestampfte Weintrauben | 54,786 | 58,726 | 19. Vin et raisins foulés. |
| 20. Most (Obstmost) | 818 | 587 | 20. Cidre (vin de fruits). |
| 21. Bier | 6,034 | 6,196 | 21. Bière. |
| 22. Mineralwasser | 459 | 466 | 22. Eaux minérales. |
| 23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit) | 1,715 | 1,714 | 23. Eau-de-vie et liqueurs (non compris l'alcool brut). |
| <i>b. Gebrauchsmittel.</i> | | | <i>b. Objets mobiliers.</i> |
| 24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat) und Effekten | 4,729 | 4,381 | 24. Meubles et ustensiles de ménage, usagés, effets. |
| 25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Titeln genannte; Bücher, Musikinstrum., Kunstgegenstände u. dgl. | 1,555 | 1,415 | 25. Objets mobiliers neufs, non cités ailleurs; livres, instruments de musique, objets d'art, etc. |
| Total | 367,010 | 373,852 | Total. |

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

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

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

| | 1901 | 1900 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| | Tonn. | Tonn. | |
| <i>N. Nicht rubrizierte Waren.</i> | | | <i>N. Marchandises non classées.</i> |
| 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 | <i>Total.</i> |

| | 1901 | 1900 | Gegenüber } 1900 | | 1901 | 1900 |
|---|----------------|----------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | mehr plus | weniger moins | | |
| | Tonn. | Tonn. | Tonn. | Tonn. | % | % |
| A. Lebens- und Genußmittel <i>Denrées alimentaires et objets mobiliers</i> | 367,010 | 373,852 | — | 6,842 | 37,29 | 38,22 |
| B. Brennmaterialien <i>Combustibles</i> | 90,794 | 77,860 | 12,934 | — | 9,23 | 7,96 |
| C. Baumaterialien <i>Matériaux de construction</i> | 128,550 | 171,843 | — | 43,293 | 13,06 | 17,57 |
| D. Metallindustrie <i>Industrie métallurgique</i> | 141,990 | 120,830 | 21,160 | — | 14,43 | 12,35 |
| E. Textilindustrie <i>Industrie textile</i> | 43,497 | 43,579 | — | 82 | 4,42 | 4,46 |
| F. Gerberei <i>Tannerie</i> | 2,993 | 2,885 | 108 | — | 0,30 | 0,29 |
| G. Glas- und Thonfabrikation <i>Verrerie et poterie</i> | 6,203 | 5,361 | 842 | — | 0,63 | 0,55 |
| H. Papierfabrikation <i>Fabrication du papier</i> | 8,396 | 7,407 | 989 | — | 0,85 | 0,76 |
| J. Strohindustrie <i>Industrie de la paille</i> | 1,204 | 1,245 | — | 41 | 0,12 | 0,13 |
| K. Holzindustrie <i>Industrie du bois</i> | 39,850 | 33,805 | 6,045 | — | 4,05 | 3,46 |
| L. Hilfsstoffe f. Landwirtsch. u. Industr. <i>Matières auxiliaires agricoles et industr.</i> | 92,602 | 83,531 | 9,071 | — | 9,41 | 8,54 |
| M. Hilfsmittel zum Transport <i>Objets servant au transport</i> | 27,485 | 20,530 | 6,955 | — | 2,79 | 2,10 |
| N. Nicht rubrizierte Waren <i>Marchandises non classées</i> | 33,690 | 35,288 | — | 1,598 | 3,42 | 3,61 |
| 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. | |
| 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. Fahrdienst.</i> | | | | | | | <i>IV. Traction.</i> |
| a) Personalausgaben | 1,309,407 | 11,25 | | 1,376,328 | 12,10 | | a) Personnel |
| b) Materialverbrauch der Loko- motiven | 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 voi- tures et wagons. |
| d) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials | 1,192,805 | 10,25 | | 1,260,247 | 11,08 | | d) Entretien et renouvelle- ment 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 Hilfs- u. Neben- geschäften | 749 | 0,01 | | 731 | 0,01 | | b) Pertes sur services auxi- liaires 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 | Total général. |

10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben.
Dépenses moyennes.

| Ausgaben. | 1901 | 1900 | Dépenses. |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| | Fr. | Fr. | |
| <i>Allgemeine Verwaltung:</i> | | | <i>Administration générale:</i> |
| Per Bahnkilometer | 2097,43 | 2146,77 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ 1000 Fr. der Einnahmen | 27,93 | 28,17 | „ <i>fr. 1000 de recette.</i> |
| „ Zugskilometer | 0,1808 | 0,1849 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,0059 | 0,0061 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0069 | 0,0009 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| <i>Bahnaufsichts- u. Unterhaltungsdienst:</i> | | | <i>Surveillance et entretien de la ligne:</i> |
| Per Bahnkilometer | 7747,98 | 7195,10 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Zugskilometer | 0,6679 | 0,6196 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,0217 | 0,0203 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0083 | 0,0031 | „ <i>kilomètre-tonne.</i> |
| <i>Stations-, Expeditions- u. Zugdienst:</i> | | | <i>Expédition et mouvement:</i> |
| Per Bahnkilometer | 9965,15 | 9626,26 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Zugskilometer | 0,8590 | 0,8289 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,0279 | 0,0271 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0043 | 0,0042 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| <i>Fahrdienst:</i> | | | <i>Traction:</i> |
| Per Bahnkilometer | 17616,06 | 17255,87 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Zugskilometer | 1,5185 | 1,4850 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Lokomotivkilometer | 1,0619 | 1,0317 | „ <i>kilomètre-locomotive.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,0494 | 0,0486 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0075 | 0,0075 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| <i>Total der direkten Ausgaben:</i> | | | <i>Dépenses directes totales:</i> |
| Per Bahnkilometer | 37426,62 | 36224,00 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Zugskilometer | 3,2262 | 3,1194 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Nutzkilometer | 2,6901 | 2,5992 | „ <i>kilomètre de parcours utile.</i> |
| „ Lokomotivkilometer | 2,2562 | 2,1659 | „ <i>kilomètre-locomotive.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,1049 | 0,1021 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0160 | 0,0157 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| <i>Verschiedene Ausgaben:</i> | | | <i>Dépenses diverses:</i> |
| Per Bahnkilometer | 4755,21 | 5003,98 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0020 | 0,0022 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| <i>Ausgaben im ganzen:</i> | | | <i>Dépenses totales:</i> |
| Per Bahnkilometer | 42181,83 | 41227,98 | <i>par kilomètre-ligne.</i> |
| „ Zugskilometer | 3,6361 | 3,5503 | „ <i>kilomètre-train.</i> |
| „ Nutzkilometer | 3,0319 | 2,9583 | „ <i>kilomètre de parcours utile.</i> |
| „ Lokomotivkilometer | 2,5428 | 2,4651 | „ <i>kilomètre-locomotive.</i> |
| „ Wagenachsenkilometer | 0,1182 | 0,1162 | „ <i>kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> |
| „ Bruttotonnenkilometer | 0,0180 | 0,0179 | „ <i>kilomètre-tonne (poids brut).</i> |
| Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen | 56,17 ⁰ / ₀ | 54,10 ⁰ / ₀ | <i>Rapport des dépenses totales aux re- cettes d'exploitation.</i> |
| Gesamtausgaben in Prozenten der Transporteinnahmen | 58,88 ⁰ / ₀ | 56,51 ⁰ / ₀ | <i>Rapport des dépenses totales aux re- cettes 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> | | | | | | | per Zugkilometer <i>par kilomètre-train</i> | per Nutzkilometer <i>par kilomètre de parcours utile</i> | per Wagenachsenkilometer <i>par kilom.-essieu de voit. et wag.</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> | Gesamttotal <i>Total général</i> | | | |
| Kilom. | Fr. | 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 | 260 | 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 | 260 | 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 | 3,32 | 2,73 | 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 | 11,32 |

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

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

| Bahnstrecken <i>Lignes</i> | Zahl und Gattung der Züge <i>Nombre et nature des trains</i> | | | | | | Zugskilometer <i>Kilomètres-trains</i> | |
|--|---|--|---|--|--|-------|---|---------|
| | Per Tag <i>Par jour</i> | Personenzüge <i>Trains d. voyageurs</i> | Güterzüge mit Personenbeförd. <i>Trains de marchand. transp. des voyageurs</i> | Güterzüge <i>Trains de marchandises</i> | Materialzüge <i>Trains de matériaux</i> | Total | 1901 | 1900 |
| D. Goldau-Zug. 16 Kilom. | | | | | | | | |
| 1. Fahrplanmässige Züge. — <i>Trains réguliers.</i> | | | | | | | | |
| Vom 1. Januar bis 31. Mai <i>Du 1^{er} janvier au 31 mai</i> | 22 | 2416 | 127 | 635 | — | 3178 | 50,848 | 50848 |
| Vom 1. Juni bis 30. September <i>Du 1^{er} juin au 30 septembre</i> | 24 | 2196 | 104 | 520 | — | 2820 | 45120 | 44848 |
| Vom 1. Oktober bis 31. Dezember <i>Du 1^{er} octobre au 31 décembre</i> | 22 | 1472 | 156 | 312 | — | 1940 | 31040 | 31040 |
| | | 6084 | 387 | 1467 | — | 7938 | 127008 | 126736 |
| 2. Extrazüge — <i>Trains spéciaux</i> | | 36 | — | 413 | — | 449 | 7184 | 9136 |
| 3. Materialzüge — <i>Trains de matériaux</i> | | 6120 | 387 | 1880 | — | 8387 | 134192 | 135872 |
| | | — | — | — | 46 | 46 | 522 | 592 |
| | | 6120 | 387 | 1880 | 46 | 8433 | 134714 | 136464 |
| Rekapitulation. — <i>Récapitulation.</i> | | | | | | | | |
| <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. Zugleistungen. *Parcours des trains.*

| | Zugskilometer <i>Kilomètres-trains</i> | | Achsenkilometer <i>Kilomètres-essieux</i> | | Bruttotonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes (poids brut)</i> | | Nettotonnenkilometer <i>Kilom.-tonnes (poids net)</i> | |
|---|---|----------------|--|------------------|--|------------------|--|------------------|
| | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 |
| Januar <i>Janvier</i> | 257487 | 251218 | 7401619 | 7057950 | 48593094 | 46183929 | 11636082 | 11938469 |
| Februar <i>Février</i> | 235032 | 236645 | 6356015 | 6759998 | 41742402 | 43026794 | 10210184 | 11489762 |
| März <i>Mars</i> | 275681 | 277225 | 8253204 | 8492400 | 54636570 | 55381446 | 14272806 | 14322249 |
| April <i>Avril</i> | 271941 | 277088 | 8127692 | 8502983 | 53810725 | 53271252 | 12646647 | 13131573 |
| Mai <i>Mai</i> | 278765 | 281262 | 8621174 | 8705580 | 56157783 | 57011359 | 13597338 | 13722567 |
| Juni <i>Juin</i> | 260172 | 264401 | 8304801 | 8369272 | 55068903 | 54305190 | 12784449 | 12425667 |
| Juli <i>Juillet</i> | 263147 | 263310 | 8327053 | 8244750 | 54669386 | 53119939 | 12027385 | 11268623 |
| August <i>Août</i> | 262275 | 266243 | 8191327 | 8273281 | 53508664 | 53128964 | 12517167 | 12095842 |
| September <i>Sept.</i> | 265948 | 262505 | 8712475 | 8280464 | 57233975 | 53870841 | 13236797 | 12348503 |
| Oktober <i>Octobre</i> | 292059 | 292337 | 9478213 | 9459129 | 63161993 | 63026376 | 17114846 | 15202100 |
| November <i>Nov.</i> | 269597 | 269054 | 8406349 | 8103149 | 55142717 | 53059036 | 14493296 | 13429009 |
| Dezember <i>Déc.</i> | 269708 | 263732 | 8343670 | 7705617 | 53055428 | 49690810 | 12300370 | 11999431 |
| Total | 3201812 | 3205020 | 98516592 | 97954573 | 646781640 | 635075936 | 156837367 | 153373795 |
| Ferner auf der Strecke „Schweizergrenze“ bis Luino vom 1. Januar bis 31. Dezember <i>Sur le parcours frontière suisse-Luino du 1^{er} janv. au 31 décembre</i> | 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 | — <i>kilomètres-trains</i> | 28,603 | 28,974 |
| Achsenkilometer | — <i>kilomètres-essieux</i> | 342,151 | 381,337 |
| Bruttotonnenkilometer | — <i>kilomètres-tonnes (poids brut)</i> | 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 | — <i>kilomètres-trains</i> | 3,173,209 | 3,176,046 |
| Achsenkilometer | — <i>kilomètres-essieux</i> | 98,174,441 | 97,573,236 |
| Bruttotonnenkilometer | — <i>kilom.-tonnes (poids brut)</i> | 646,544,351 | 634,868,196 |
| Nettotonnenkilometer | — <i>kilom.-tonnes (poids net)</i> | 156,837,367 | 153,373,795 |

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

| Serie Séries | Dienstkatgorie — Catégories | Vom Jahr De l'année | N ^o | Anzahl Nombre | Triebachsen Essieux mo- teurs |
|------------------|---|------------------------|----------------|------------------|-------------------------------------|
| E ² | 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 | 1—4 | 4 | 8 |
| | | 1883 | 5—6 | 2 | 4 |
| E ³ | 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 | 301—304 | 4 | 12 |
| | | 1898 | 305—306 | 2 | 6 |
| | | 1901 | 307—312 | 6 | 18 |
| F ³ | Sechskuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 6 roues couplées, pour service de manœuvre</i> | 1882 | 13 | 1 | 3 |
| F ² | Vierkuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour service de manœuvre</i> | 1882 | 14 | 1 | 2 |
| A ² 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 | 18—20 | 3 | 6 |
| | | 1874 | 22—24 | 3 | 6 |
| A ² | Vierkuppler-Tenderlokomotiven für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine</i> | 1882 | 25—30 | 6 | 12 |
| | | 1890 | 31—33 | 3 | 6 |
| A ² | 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 ³ 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 ³ 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 | 202 | 1 | 3 |
| | | 1897 | 203—210 | 8 | 24 |
| | | 1898 | 211—220 | 10 | 30 |
| C ³ 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 | 41—46 | 6 | 18 |
| | | 1882 | 51—66 | 16 | 48 |
| | | 1890 | 67—69 | 3 | 9 |
| | | 1891 | 70—71 | 2 | 6 |
| | | 1893 | 72—76 | 5 | 15 |
| | | 1894 | 77—78 | 2 | 6 |
| B ³ | 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 | 181—188 | 8 | 24 |
| | | 1883 | 189—192 | 4 | 12 |
| D ⁴ 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 | 101—115 | 15 | 60 |
| | | 1883 | 116—123 | 8 | 32 |
| | | 1886 | 124—127 | 4 | 16 |
| | | 1890 | 128—131 | 4 | 16 |
| | | 1895 | 132—136 | 5 | 20 |
| D ⁶ | 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 der Westinghouse-Bremse sind versehen: 6 E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven. Mit der Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E², 12 E³, 6 A²T, 10 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven.

Le frein Westinghouse est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 10 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T.

15. Lokomotiv-Leistungen Parcours des locomotives,

a) Serienweise.

| Serien <i>Séries</i> | Nummer <i>Numéros</i> | Anzahl <i>Nombre</i> | Anheizungen — <i>Allumages</i> | | | Lokomotiv-Kilometres- | | | | | | | | | |
|--|--------------------------|-------------------------|---|---|--|--|--|--|---|--|---|--|--|---|--|
| | | | Reservediens <i>Service de réserve</i> | Rangierdienst <i>Service de manœuvre</i> | Auf der eigenen Bahn — <i>Sur le réseau du</i> | | | | | | | | | | |
| | | | | | Std. <i>Heures</i> | Std. <i>Heures</i> | Schnell- und Personenzüge <i>Express et omnibus</i> | Vorspann bei Schnell- und Personenzügen <i>Double traction d'express et omnibus</i> | Schiebedienst bei Schnell- u. Personenzügen <i>Refoulement des express et omnibus</i> | Gemischte und Güterzüge <i>Trains mixtes et de marchandises</i> | Vorspann bei Gemischten und Güterzügen <i>Double traction des trains mixtes et de marchandises</i> | Schiebedienst bei Gemischten und Güterzügen <i>Refoulement des trains mixtes et de marchandises</i> | Materialzüge <i>Trains de matériaux</i> | Rangierdienst <i>Service de manœuvre</i> | Schneepflughfahrten <i>Chasse-neige</i> |
| der Lokomotiven <i>des locomotives</i> | | | Std. <i>Heures</i> | Std. <i>Heures</i> | Schnell- und Personenzüge <i>Express et omnibus</i> | Vorspann bei Schnell- und Personenzügen <i>Double traction d'express et omnibus</i> | Schiebedienst bei Schnell- u. Personenzügen <i>Refoulement des express et omnibus</i> | Gemischte und Güterzüge <i>Trains mixtes et de marchandises</i> | Vorspann bei Gemischten und Güterzügen <i>Double traction des trains mixtes et de marchandises</i> | Schiebedienst bei Gemischten und Güterzügen <i>Refoulement des trains mixtes et de marchandises</i> | Materialzüge <i>Trains de matériaux</i> | Rangierdienst <i>Service de manœuvre</i> | Schneepflughfahrten <i>Chasse-neige</i> | Leerfahrten <i>Haut-le-pied</i> | |
| E ² | 1-6 | 6 | 931 | 340 | 11112 | 92064 | 440 | — | 13083 | 1679 | — | — | 66672 | 54 | 2528 |
| E ³ | 301-312 | 7,12 | 1265 | 189 | 31183 | 9751 | 2049 | — | 396 | 3020 | 22 | — | 187098 | — | 295 |
| F ³ | 13 | 1 | 26 | 110 | 3644 | — | — | — | — | 1113 | — | 78 | 21864 | — | 24 |
| F ² | 14 | 1 | 29 | 2 | 4363 | — | — | — | — | 1253 | — | — | 26178 | — | 30 |
| A ² T* | 18-20 | 3 | 366 | 262 | 5285 | 20530 | 252 | — | 26 | 307 | — | — | 31710 | — | 62 |
| A ² | 25-33 | 9 | 1967 | 1264 | 130 | 224256 | 3161 | — | 29543 | 626 | — | 42 | 780 | — | 4097 |
| A ² | 1000 | 1 | 44 | 116 | 3684 | — | — | — | — | 38 | — | — | 22104 | — | 18 |
| A ³ T | 201-220 | 20 | 2614 | 2770 | 44 | 879210 | 89632 | — | 8844 | 9657 | 40 | — | 264 | 30 | 40603 |
| C ³ T ^{alt.} | 41-46 | 6 | 1088 | 1328 | 6317 | — | 572 | — | 68763 | 395 | 11 | 192 | 37902 | — | 302 |
| C ³ T ^{neu.} | 51-83 | 33 | 5693 | 8195 | 1916 | 667068 | 88167 | — | 313235 | 26036 | 4285 | 949 | 11496 | 23 | 46958 |
| B ³ | 181-192 | 12 | 1773 | 8742 | 970 | 29205 | 100883 | — | 60885 | 32938 | 9923 | 1650 | 5820 | 423 | 52780 |
| D ⁴ T | 101-136 | 36 | 4167 | 7032 | 1791 | 5375 | 11598 | 58 | 719655 | 94787 | 183404 | 2003 | 10746 | 2252 | 158803 |
| D ⁶ | 151 | 1 | 239 | 19 | 36 | — | — | — | 31212 | 285 | 84 | — | 216 | — | 819 |
| G.-B.-Lokomotiven <i>Locomot. du Gothard</i> | | 136,12 | 20202 | 30369 | 70475 | 1927507 | 296754 | 58 | 1245642 | 172134 | 197774 | 4914 | 422850 | 2782 | 307319 |
| Lokom.fremder Bahnen <i>Locomot. étrangères</i> | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| <i>Total</i> | | 136,12 | 20202 | 30369 | 70475 | 1927507 | 296754 | 58 | 1245642 | 172134 | 197774 | 4914 | 422850 | 2782 | 307319 |

b) Monatweise.

| Monat | <i>Janvier</i> | <i>Février</i> | <i>Mars</i> | <i>Avril</i> | <i>Mai</i> | <i>Juin</i> | <i>Juillet</i> | <i>Août</i> | <i>Sept.</i> | <i>Octobre</i> | <i>Nov.</i> | <i>Déc.</i> | <i>Total</i> | |
|---|----------------|----------------|-------------|--------------|------------|-------------|----------------|-------------|--------------|----------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| Januar | 135 | 1594 | 5622 | 6021 | 156928 | 15202 | — | 99242 | 10311 | 16396 | 475 | 36126 | 70 | 24653 |
| Februar | 135 | 1384 | 4017 | 5177 | 146131 | 14844 | — | 83597 | 7543 | 12151 | 994 | 31062 | 1043 | 23776 |
| März | 135 | 1635 | 3220 | 5761 | 168500 | 23758 | — | 99870 | 12090 | 16059 | 972 | 34566 | 568 | 32795 |
| April | 135 | 1624 | 1944 | 5524 | 174299 | 31712 | — | 92311 | 11748 | 14307 | 532 | 33144 | — | 27958 |
| Mai | 135 | 1718 | 1786 | 5872 | 171543 | 28840 | — | 105759 | 17730 | 17575 | 313 | 35232 | — | 23647 |
| Juni | 135 | 1691 | 1462 | 5693 | 156188 | 27795 | — | 102981 | 18671 | 17649 | 31 | 34158 | — | 22071 |
| Juli | 135 | 1708 | 1762 | 5947 | 161451 | 27312 | — | 100729 | 14884 | 15562 | 108 | 35682 | — | 22369 |
| August | 135 | 1816 | 1649 | 5956 | 162259 | 27290 | 29 | 98774 | 13091 | 15268 | 645 | 35736 | — | 24675 |
| September | 135 | 1717 | 1620 | 5799 | 156114 | 27103 | 29 | 108639 | 16344 | 17531 | 397 | 34794 | — | 25367 |
| Oktober | 136,61 | 1810 | 2251 | 6560 | 157795 | 25812 | — | 133396 | 19620 | 21192 | 36 | 39360 | — | 29098 |
| November | 140,83 | 1718 | 2445 | 6111 | 155911 | 24954 | — | 112891 | 14121 | 17407 | 74 | 36666 | — | 26319 |
| Dezember | 141 | 1737 | 2591 | 6054 | 160388 | 22132 | — | 107453 | 15981 | 16677 | 337 | 36324 | 1101 | 24591 |
| <i>Total</i> | 136,12 | 20202 | 30369 | 70475 | 1927507 | 296754 | 58 | 1245642 | 172134 | 197774 | 4914 | 422850 | 2782 | 307319 |
| Ab: Leistungen fremder Lokomotiven <i>Moins: parcours des locomotives étrangères</i> | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| G.-B.-Lokomotiven <i>Locomotives du Gothard</i> | 136,12 | 20202 | 30369 | 70475 | 1927507 | 296754 | 58 | 1245642 | 172134 | 197774 | 4914 | 422850 | 2782 | 307319 |

* Die Lokomotiven A³T Nr. 22-24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt.
Les locomotives A³T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

**serien- und monatweise.
par séries et par mois.**

| a) Par séries. | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|---------|--|---|-----------------------------|-----------------------------|-------|---------|-------------------------------------|--|--|---|---|---|-----------------------------|--|
| kilometer locomotives | | | | | | | | | Wagenachsen-kilometer | | Bruttotonnen-kilometer | | | | | |
| Gothard | | | Auf der italien. Mittelmeerbahn Sur le réseau de la Méditerr. italienne | | | | | | Gesamttotal Total général | Durchschnittlich auf eine Loko- motive per Jahr gerechnet <i>Moyenne par loc. p. une année</i> | Maximum d. durchlaufenen Kilometer einer Lokomotive jeder Serie <i>Nombre maximum de kilo- mètres parcourus par une locomotive de chaque série.</i> | Kilomètres essieux de voitures et wagons | | Kilomètres-tonnes (poids brut) | | |
| Hilfszüge Trains de secours | Kalte Fahrten Machin. non allumées | Total | Schnell- u. Personenzüge Express et omnibus | Gemischte u. Güterzüge Trains mixtes et de marchan- dises | Vorspann Double traction | Leerfahrten Haut-le-pied | Total | Nos | | | | Km. | Im ganzen <i>En tout</i> | | Im ganzen <i>En tout</i> | |
| | | | | | | | | | | | | | Auf 1 Kilometer, kommen <i>Par kilom.-locomotive</i> | Auf 1 Kilometer, kommen <i>Par kilom.-locomotive</i> | | |
| — | — | 176520 | — | — | — | — | — | 176520 | 29420 | 2 | 36642 | — | — | 10020606 | 56,77 | |
| — | 294 | 202925 | 5310 | — | — | — | 5310 | 208235 | 29246 | 304 | 35152 | — | — | 1664733 | 7,99 | |
| — | — | 23079 | — | — | — | — | — | 23079 | 23079 | 13 | 23079 | — | — | 124111 | 5,38 | |
| — | — | 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 | 145,64 |
| — | — | 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 | 21,79 | 56632592 | 142,79 |
| 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 | | | | | | Durchschnittliche effektive Diensttage einer Lokomotive im Fahrdienst inkl. Rangierdienst Moyenne d. journées 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- rückgelegte Kilo- 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 Reservendienst 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 Reservendienst en service de ré- serve | ausser Dienst au repos | in Reparatur en réparation | Total | | |
| E ² | 6 | 780 | 613 | 12 | 443 | 342 | 2190 | 35,61 | 27,99 | 0,55 | 20,24 | 15,61 | 100 | 232 | 80,60 |
| E ³ | 7,12 | 210 | 1669 | 56 | 564 | 102 | 2601 | 8,08 | 64,17 | 2,15 | 21,68 | 3,92 | 100 | 364 | 80,06 |
| F ³ | 1 | 22 | 248 | — | 39 | 56 | 365 | 6,08 | 67,94 | — | 10,59 | 15,84 | 100 | 270 | 63,23 |
| F ² | 1 | 20 | 267 | 2 | 34 | 42 | 365 | 5,48 | 73,15 | 0,55 | 9,81 | 11,51 | 100 | 287 | 75,24 |
| A ² T* | 3 | 209 | 356 | 1 | 179 | 350 | 1095 | 19,09 | 32,51 | 0,09 | 16,35 | 31,96 | 100 | 188 | 59,50 |
| A ² | 9 | 2057 | 1 | 113 | 702 | 412 | 3285 | 62,62 | 0,08 | 3,44 | 21,87 | 12,54 | 100 | 229 | 90,97 |
| A ² | 1 | 2 | 192 | 1 | 46 | 124 | 365 | 0,55 | 52,60 | 0,27 | 12,61 | 33,97 | 100 | 194 | 60,71 |
| A ³ T | 20 | 4345 | — | 104 | 1703 | 1148 | 7300 | 59,52 | — | 1,42 | 23,38 | 15,73 | 100 | 217 | 140,38 |
| C ³ T ^{alt} anc. | 6 | 808 | 550 | 52 | 453 | 327 | 2190 | 36,89 | 25,11 | 2,38 | 20,69 | 14,93 | 100 | 226 | 57,99 |
| C ³ T ^{neu} nouv. | 33 | 7008 | 42 | 430 | 2660 | 1905 | 12045 | 58,18 | 0,35 | 3,57 | 22,08 | 15,82 | 100 | 214 | 97,71 |
| B ³ | 12 | 2633 | 32 | 287 | 732 | 696 | 4380 | 60,11 | 0,73 | 6,56 | 16,71 | 15,89 | 100 | 222 | 68,48 |
| D ⁴ T | 36 | 7577 | — | 698 | 2809 | 2056 | 13140 | 57,66 | — | 5,81 | 21,38 | 15,65 | 100 | 211 | 90,47 |
| D ⁶ | 1 | 250 | — | 4 | 64 | 47 | 365 | 68,49 | — | 1,10 | 17,58 | 12,88 | 100 | 250 | 89,36 |
| Total | 136,12 | 25921 | 3970 | 1760 | 10428 | 7607 | 49686 | 52,17 | 7,99 | 3,54 | 20,99 | 15,31 | 100 | 220 | 94,08 |

*Die Lokomotiven A²T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt. — Les locomotives A²T 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 | | | | | | | | | | | | | | Durchschnittspreis des Brennmaterials p. Tonn. Prix moyen du combustible par tonne | | | |
|-----------------------------|----------------|------|----|------------|---------|----|-----------------------|-----------|----|------------|-----------|----|--|---|---------------|---------------|----|
| Serie — Séries | Holz — Bois | | | Briquettes | | | Steinkohlen — Houille | | | Total* | | | Per Lokomotivkilometer Par kilomètre-locomotive | | Jahr Année | Betrag - Prix | |
| | m ³ | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Kg. | C. | | Fr. | C. |
| E ² | 10,08 | 87 | 64 | 1200 | 36 | 33 | 1,531,200 | 42,931 | 27 | 1,534,416 | 43,055 | 24 | 8,89 | 24,89 | 1882 | 36 | 47 |
| E ³ | 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 ³ | 1,87 | 16 | 24 | — | — | — | 209,250 | 5,866 | 08 | 209,624 | 5,882 | 32 | 9,08 | 25,49 | 1884 | 26 | 75 |
| F ² | 1,87 | 16 | 63 | — | — | — | 244,100 | 6,844 | 15 | 244,474 | 6,860 | 78 | 8,90 | 24,98 | 1885 | 25 | — |
| A ^{2T} | 7,36 | 61 | 45 | — | — | — | 707,700 | 19,842 | 69 | 709,172 | 19,904 | 14 | 10,88 | 30,55 | 1886 | 24 | 98 |
| A ^{2 25-33} | 11,00 | 89 | 79 | 1250 | 38 | — | 3,433,900 | 96,250 | 70 | 3,437,350 | 96,378 | 49 | 11,50 | 32,25 | 1887 | 25 | 30 |
| A ^{2 1000} | 3,58 | 30 | 52 | — | — | — | 164,150 | 4,597 | 28 | 164,916 | 4,627 | 80 | 7,44 | 20,88 | 1888 | 24 | 21 |
| A ^{3T} | 47,87 | 400 | 23 | 15,263,360 | 463,005 | 03 | 747,300 | 20,942 | 74 | 16,020,234 | 484,348 | — | 15,88 | 47,10 | 1889 | 23 | 94 |
| C ^{2T} 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 ^{2T} neu - nouv. | 100,35 | 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 ³ | 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 ^{4T} | 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 ⁶ | 5,36 | 45 | 56 | — | — | — | 611,700 | 17,149 | 17 | 612,772 | 17,194 | 73 | 18,79 | 52,72 | 1894 | 24 | 92 |
| Total | 382,00 | 3216 | 30 | 17,866,510 | 541,957 | 58 | 58,150,250 | 1,630,331 | 75 | 76,093,160 | 2,175,505 | 63 | 16,28 | 46,54 | 1895 | 23 | 77 |
| b. Monatweise — Par mois | | | | | | | | | | | | | | 1896 | 23 | 20 | |
| Januar | 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 | 1897 | 23 | 71 |
| Februar | 38,00 | 288 | 80 | 1,271,900 | 38,538 | 57 | 4,014,400 | 112,403 | 20 | 5,293,900 | 151,230 | 57 | 16,13 | 46,09 | 1898 | 23 | 99 |
| März | 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 | 1899 | 24 | 56 |
| April | 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 | 1900 | 26 | 46 |
| 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 | 1901 | 28 | 59 |
| Juni | 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 | 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 | 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 | 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 | 31,00 | 310 | — | 1,468,950 | 44,636 | 10 | 5,866,300 | 164,843 | 05 | 7,341,450 | 209,809 | 15 | 16,88 | 48,09 | | | |
| November | 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 | 35,00 | 350 | — | 1,531,200 | 46,548 | 50 | 5,159,050 | 144,969 | 30 | 6,697,250 | 191,867 | 80 | 17,01 | 48,73 | | | |
| Total | 382,00 | 3216 | 30 | 17,866,510 | 541,957 | 58 | 58,150,250 | 1,630,331 | 75 | 76,093,160 | 2,175,505 | 63 | 16,28 | 46,54 | | | |

* Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m³ zu 200 Kgr. Kohlen gerechnet wird.

** Vom 1. Mai 1893 an sind die Dienstkohlen auf der eigenen Bahn frachtfrei befördert worden.

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

**) Depuis le 1^{er} 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 <i>Graisse à machines</i> | | | Talg — Suif | | | Mineralöl <i>Huile minérale</i> | | | Cylinderöl <i>Huile à cylindres</i> | | |
| | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. |
| E ² | — | — | — | 2,00 | 1 | 40 | 3459 | 777 | 25 | 3397 | 831 | 55 |
| E ³ | 2,00 | 1 | 80 | 10,00 | 6 | 90 | 6646 | 1539 | 85 | 5431 | 1358 | 96 |
| F ³ | — | — | — | 2,00 | 1 | 40 | 519 | 114 | 85 | 488 | 116 | 59 |
| F ² | — | — | — | 2,00 | 1 | 36 | 721 | 161 | 50 | 676 | 160 | 49 |
| A ² T | — | — | — | 2,00 | 1 | 40 | 1866 | 425 | 40 | 1229 | 302 | 84 |
| A ² ₂₅₋₃₃ | 3,00 | 2 | 70 | 17,00 | 11 | 72 | 11529 | 2617 | 65 | 6879 | 1696 | 74 |
| A ² ₁₀₀₀ | — | — | — | 3,00 | 2 | 06 | 561 | 126 | 90 | 566 | 139 | 74 |
| A ³ T | 22,00 | 19 | 80 | 115,00 | 79 | 69 | 95451 | 21828 | 80 | 40494 | 10015 | 12 |
| C ³ T alt - anc. | — | — | — | 13,00 | 9 | — | 4864 | 1104 | 05 | 3186 | 794 | 11 |
| C ³ T neu - nouv. | 32,50 | 29 | 25 | 222,00 | 153 | 92 | 47526 | 10829 | 85 | 27468 | 6792 | 76 |
| B ³ | 3,50 | 3 | 15 | 66,00 | 45 | 16 | 16557 | 3775 | — | 9987 | 2485 | 38 |
| D ⁴ T | 34,00 | 30 | 60 | 154,00 | 106 | 90 | 76607 | 17562 | 15 | 30383 | 7532 | 01 |
| D ⁶ | 1,00 | — | 90 | 13,00 | 9 | 06 | 2688 | 605 | 40 | 1484 | 359 | 32 |
| <i>Total</i> | 98,00 | 88 | 20 | 621,00 | 429 | 97 | 268994 | 61468 | 65 | 131668 | 32585 | 61 |

| 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 |
| <i>Total</i> | 98,00 | 88 | 20 | 621,00 | 429 | 97 | 268994 | 61468 | 65 | 131668 | 32585 | 61 |

* 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 — Par séries | | | | | | | | | | | Durchschnittspreis des Schmiermaterials per Kg. <i>Prix moyen des graisses et huiles par kg.</i> | |
|--------------------------------------|-----|----|--------------------------------------|-----|----|-----------|-------|----|---|------|---|-----------------------|
| Osmolinöl <i>Huile d'osmoline</i> | | | Diverses <i>Graisses diverses</i> | | | 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. | | 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 | 50,95 | 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 | 42,34 |
| 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 | 26,38 |
| | | | | | | | | | | | 1901 | 23,57 |
| | | | | | | | | | | | | |
| b. Monatweise — Par mois | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 91,03 | 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 | 0,00 | 2 | 65 | 401426,00 | 94632 | 93 | 85,87 | 2,02 | | |

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

| Jahr <i>Exercices</i> | Leistungen — <i>Parcours</i> | | | Materialkonsum — <i>Consommation de matières</i> | | | | | | Reparaturkosten <i>Frais de réparation</i> | |
|--------------------------|---------------------------------------|--|---|--|-----------|----|--|---------|----|---|----|
| | Lokom.-Kilom. <i>Kilom.-locom.</i> | Wagenachsen-Kilom. <i>Kilom.-essieux de voit. et wag.</i> | Brutto-Tonnen-Kilom. <i>Kilom.-tonnes (poids brut)</i> | Brennmaterial <i>Combustibles</i> | | | Schmiermaterial <i>Graisses et huiles</i> | | | Total | |
| | | | | Kg. | Fr. | C. | Kg. | Fr. | C. | Fr. | C. |
| 1892 | 3,236,665 | 69,935,486 | 422,774,979 | 44,418,980 | 1,317,702 | 50 | 151,881.60 | 63,916 | 83 | 448,875 | 53 |
| 1893 | 3,527,947 | 78,736,802 | 475,869,477 | 48,166,950 | 1,294,678 | 10 | 169,801.45 | 65,394 | 43 | 473,350 | 58 |
| 1894 | 3,841,383 | 85,758,990 | 526,387,072 | 53,135,650 | 1,340,632 | 29 | 187,195.10 | 67,633 | 29 | 575,025 | 83 |
| 1895 | 3,874,109 | 83,664,517 | 519,708,957 | 54,611,955 | 1,323,458 | 19 | 197,132.00 | 68,706 | 61 | 586,308 | 06 |
| 1896 | 3,985,849 | 86,248,404 | 539,188,370 | 57,052,210 | 1,365,946 | 40 | 196,376.50 | 69,278 | 56 | 734,145 | 58 |
| 1897 | 4,251,320 | 88,142,029 | 552,539,322 | 61,212,750 | 1,470,390 | 11 | 297,536.00 | 98,603 | 38 | 792,145 | 12 |
| 1898 | 4,522,345 | 93,047,113 | 592,017,437 | 64,251,265 | 1,557,079 | 35 | 362,606.00 | 116,045 | 23 | 763,532 | 71 |
| 1899 | 4,666,501 | 99,027,621 | 636,975,547 | 68,406,995 | 1,614,218 | 75 | 385,235.00 | 105,766 | 80 | 637,557 | 01 |
| 1900 | 4,707,934 | 100,502,676 | 651,239,633 | 73,325,680 | 1,878,536 | 12 | 417,069.00 | 109,668 | 47 | 743,186 | — |
| 1901 | 4,674,980 | 101,302,828 | 664,643,080 | 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 <i>Exercices</i> | Auf 1 Lokomotivkilometer <i>Pour 1 kilomètre-locomotive</i> | | | | | Auf 1 Wagenachsenkilometer <i>Pour 1 kilomètre-essieu de voit. et wag.</i> | | | | | Auf 1 Bruttotonnenkilometer <i>Pour 1 kilomètre-tonne (p. b.)</i> | | | | | | | |
|--------------------------|--|--|---|---|-------|---|---------------------------|--|---|---|--|---|---|---|---|------|-------|-------|
| | Leistungen <i>Parcours</i> | | Materialkonsum <i>Consommat. de matières</i> | | | Reparaturkosten <i>Frais de réparation</i> | Leist. <i>Parcours</i> | Materialkonsum <i>Consommat. de matières</i> | | | Reparaturkosten <i>Frais de réparation</i> | Materialkonsum <i>Consommat. de matières</i> | | | Reparaturkosten <i>Frais de réparation</i> | | | |
| | Wg.-Achsen-Km <i>Kilom.-essieux de voit. et wag.</i> | B. T. K. <i>Kilom.-tonnes (p. b.)</i> | Brenn- material <i>Combustibles</i> | Schmier- material <i>Graisses et huiles</i> | C. | | | B.-T.-Kilom. <i>Kilom.-tonnes (p. b.)</i> | Brenn- material <i>Combustibles</i> | Schmier- material <i>Graisses et huiles</i> | | C. | Brenn- material <i>Combustibles</i> | Schmier- material <i>Graisses et huiles</i> | | C. | | |
| | | | | | | Kg. | C. | | | | Gr. | | | | C. | | C. | Kg. |
| 1892 | 21,6 | 130,6 | 13,72 | 40,71 | 46,93 | 1,97 | 13,869 | 6,0 | 0,695 | 1,88 | 2,17 | 0,091 | 0,6418 | 0,105 | 0,81 | 0,36 | 0,015 | 0,106 |
| 1893 | 22,3 | 134,9 | 13,65 | 36,70 | 48,13 | 1,85 | 13,417 | 6,0 | 0,612 | 1,64 | 2,16 | 0,088 | 0,6012 | 0,101 | 0,27 | 0,36 | 0,014 | 0,099 |
| 1894 | 22,3 | 137,0 | 13,83 | 34,90 | 48,73 | 1,76 | 14,969 | 6,1 | 0,620 | 1,57 | 2,18 | 0,079 | 0,6705 | 0,101 | 0,25 | 0,36 | 0,013 | 0,109 |
| 1895 | 21,6 | 134,1 | 14,10 | 34,16 | 50,88 | 1,77 | 15,134 | 6,2 | 0,653 | 1,58 | 2,36 | 0,082 | 0,7008 | 0,105 | 0,25 | 0,38 | 0,013 | 0,113 |
| 1896 | 21,6 | 135,3 | 14,31 | 34,27 | 49,27 | 1,74 | 18,419 | 6,3 | 0,661 | 1,58 | 2,38 | 0,080 | 0,8512 | 0,106 | 0,25 | 0,36 | 0,013 | 0,136 |
| 1897 | 20,7 | 130,0 | 14,40 | 34,59 | 69,99 | 2,32 | 18,632 | 6,3 | 0,694 | 1,67 | 3,38 | 0,112 | 0,8987 | 0,111 | 0,27 | 0,54 | 0,018 | 0,143 |
| 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 | 138,3 | 15,57 | 39,78 | 88,58 | 2,33 | 15,785 | 6,5 | 0,730 | 1,87 | 4,15 | 0,109 | 0,7395 | 0,113 | 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 | 0,093 | 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 | Stückzahl Nombre des voitures | Anzahl der Sitzplätze Chiffre des places | Klasse - Classe | Personenwagen. <i>Voitures.</i> | Sitzplätze nach Klassen <i>Chiffre des places par classe</i> | | | | Eigengewicht in Ton. <i>Poids mort en tonnes</i> | | Zahl der Achsen <i>Chiffre des es- sieux</i> |
|-----------------|-------------------------------------|---|-----------------|---|---|-------------|-------------|--------------|---|--------|---|
| | | | | | I. | II. | III. | Total | per Wagen <i>par voiture</i> | Total | |
| A ^S | 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 ⁴ | 10 | 36 | I. | " " | 360 | — | — | 360 | 33,0 | 330,0 | 40 |
| A ⁴ | 4 | 36 | I. | " " | 144 | — | — | 144 | 35,0 | 140,0 | 16 |
| A ^B | 20 | 6 | I. | " " | 120 | — | — | 120 | 10,5 | 231,0 | 40 |
| | | 24 | II. | " " | — | 480 | — | 480 | | | |
| A ^B | 2 | 8 | I. | " " | 16 | — | — | 16 | 13,5 | 94,5 | 14 |
| | | 24 | II. | " " | — | 48 | — | 48 | | | |
| A ^B | 7 | 9 | I. | " " | 63 | — | — | 63 | 33,0 | 165,0 | 20 |
| | | 16 | II. | " " | — | 112 | — | 112 | | | |
| A ^{B4} | 5 | 10 | I. | " " | 50 | — | — | 50 | 34,0 | 340,0 | 40 |
| | | 30 | II. | " " | — | 150 | — | 150 | | | |
| A ^{B4} | 10 | 10 | I. | " " | 100 | 280 | — | 380 | 10,0 | 140,0 | 28 |
| | | 28 | II. | " " | — | — | — | — | | | |
| B | 14 | 32* | II. | " " | — | 424 | — | 424 | 10,5 | 10,5 | 2 |
| B | 1 | 36 | II. | " " | — | 36 | — | 36 | 13,0 | 442,0 | 68 |
| B | 34 | 32 | II. | " " | — | 1088 | — | 1088 | 33,0 | 165,0 | 20 |
| B ⁴ | 5 | 48 | II. | " " | — | 240 | — | 240 | 10,0 | 40,0 | 8 |
| BCF | 4 | 6 | II. | " " | — | 24 | — | 24 | | | |
| | | 26 | III. | " (mit Gepäckraum) (avec réduit p. bagages) | — | — | 104 | 104 | 9,5 | 351,5 | 74 |
| C | 37 | 40* | III. | " " | — | — | 1432 | 1432 | 11,0 | 264,0 | 48 |
| C | 24 | 48 | III. | " " | — | — | 1152 | 1152 | 16,5 | 198,0 | 48 |
| C ⁴ | 12 | 72 | III. | " " | — | — | 864 | 864 | 25,5 | 255,0 | 40 |
| C ⁴ | 10 | 80 | III. | " " | — | — | 800 | 800 | 29,0 | 348,0 | 48 |
| C ⁴ | 12 | 84 | III. | " " | — | — | 1008 | 1008 | 29,1 | 145,5 | 20 |
| C ⁴ | 5 | 84 | III. | " " | — | — | 420 | 420 | 8,5 | 8,5 | 2 |
| D | 1 | 9 | II. | Krankenwagen - <i>Pour le transport des malades</i> | — | 9 | — | 9 | 16,16 | 4348,0 | 684 |
| Total | 269 | | | Personenwagen — <i>Voitures</i> | 1894 | 2891 | 5780 | 10565 | | | |

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 - Séries | Stückzahl Nombre des wagons | Gepäckwagen. <i>Fourgons.</i> | Ladegewicht in Tonnen <i>Tonnage</i> | | Eigengewicht n Ton. <i>Poids mort en tonnes</i> | | Zahl der Achsen <i>Chiffre des es- sieux</i> |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--|---|-----------------|--|-----------------|---|
| | | | per Wagen <i>t. par wagon</i> | Total | per Wagen <i>par wagon</i> | Total | |
| F | 11 | Gepäckwagen — <i>Fourgons</i> | 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 |
| FZ ⁴ | 3 | „ „ (mit Postabteilung) (avec compart. postal) | 15 | 45 | 30,7 | 92,10 | 12 |
| „ | 3 | „ „ | 15 | 45 | 32,25 | 96,75 | 12 |
| Total | 48 | Gepäckwagen — <i>Fourgons</i> | 7,1 | 342 | 13,10 | 628,65 | 108 |
| Güterwagen. <i>Wagons.</i> | | | | | | | |
| G | 20 | gedeckte Güter- und Viehwagen . <i>wagons couverts à marchandises et bestiaux</i> | 10,00 | 200,00 | 7,45 | 149,00 | 40 |
| GR ¹ | 150 | | 12,50 | 1875,00 | 9,00 | 1350,00 | 300 |
| GR ¹ | 223 | | 12,50 | 2787,50 | 9,20 | 2051,60 | 446 |
| GRC ¹ | 5 | gedeckte Sammelgüterwagen <i>wagons couverts à groupages</i> | 12,50 | 62,50 | 9,50 | 47,50 | 10 |
| | 21 | | 12,50 | 262,50 | 9,20 | 193,20 | 42 |
| | 16 | | 12,50 | 200,00 | 9,50 | 152,00 | 32 |
| K | 217 | gedeckte Güter- und Viehwagen <i>wagons couverts à marchandises et bestiaux</i> | 10,00 | 2170,00 | 7,20 | 1562,40 | 434 |
| K ^C | 71 | gedeckte Güterwagen <i>wagons couverts à marchandises</i> | 10,00 | 710,00 | 6,35 | 450,85 | 142 |
| L ¹ | 45 | offene Güterwagen <i>wagons découverts à marchandises</i> | 12,50 | 562,50 | 5,70 | 256,50 | 90 |
| | 104 | | 12,50 | 1300,00 | 5,90 | 613,60 | 208 |
| L ^{F2} | 200 | Kohlenwagen, eiserne <i>wagons à charbon, en fer</i> | 15,00 | 3000,00 | 7,10 | 1420,00 | 400 |
| | 11 | | 15,00 | 165,00 | 6,50 | 71,50 | 22 |
| L ^{F1} | 150 | | 12,50 | 1875,00 | 6,75 | 1012,50 | 300 |
| L ^F | 139 | | 10,00 | 1390,00 | 6,50 | 903,50 | 278 |
| M ² | 18 | Steintransportwagen <i>wagons pour le transport de pierres</i> | 15,00 | 270,00 | 5,90 | 106,20 | 36 |
| | 28 | | 15,00 | 420,00 | 6,00 | 168,00 | 56 |
| | 14 | | 15,00 | 210,00 | 6,20 | 86,80 | 28 |
| | 20 | | 15,00 | 300,00 | 6,50 | 130,00 | 40 |
| M ¹ | 4 | | 12,50 | 50,00 | 5,15 | 20,60 | 8 |
| M ^{R2} | 46 | | 15,00 | 690,00 | 7,10 | 326,60 | 92 |
| | 200 | | 15,00 | 3000,00 | 7,50 | 1500,00 | 400 |
| MR ¹ | 5 | Schienentransportwagen <i>wagons pour le transport des rails</i> | 12,50 | 62,50 | 7,20 | 36,00 | 10 |
| N | 8 | Langholzwagen <i>wagons pour le transport de longs bois</i> | 12,50 | 100,00 | 4,30 | 34,40 | 16 |
| | 12 | | 12,50 | 150,00 | 4,80 | 57,60 | 24 |
| OG | 6 | Geflügeltransportwagen <i>wagons à volailles</i> | 10,00 | 60,00 | 8,00 | 48,00 | 12 |
| OG ¹ | ¹) 3 | Bierwagen <i>wagons à bière</i> | 10,00 | 30,00 | 7,10 | 21,30 | 6 |
| | ²) 2 | | 10,00 | 20,00 | 9,50 | 19,00 | 4 |
| OG ¹ | ²) 4 | | 12,00 | 48,00 | 9,70 | 38,80 | 8 |
| | ³) 2 | | 12,00 | 25,00 | 11,20 | 22,40 | 4 |
| O | ⁴) 6 | Petrolwagen <i>wagons à pétrole</i> | 10,00 | 60,00 | 8,12 | 8,12 | 12 |
| | 6 | | 10,00 | 60,00 | 7,70 | 7,70 | 12 |
| | | | | | 9,00 | 36,00 | |
| | | | | | 8,60 | 51,60 | 12 |
| Total | 1756 | Güterwagen — <i>Wagons</i> | 12,59 | 22115,50 | 7,38 | 12953,27 | 3512 |
| | 1804 | Transport — <i>A reporter</i> | | 22457,50 | | 13581,92 | 3620 |

| Série - Séries | Stückzahl Nombre des wagons | | 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 | |
| | 1804 | Transport — Report | | 22457,50 | | 13581,92 | 3620 |
| | | Wagen für Dienstzwecke. | | | | | |
| | | Wagons affectés à divers services. | | | | | |
| 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 | { Hilfswagen 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 |
| | 1 | | 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 FZ⁴, 20 G-, 373 GR¹-, 42 GRC¹- 12 OG- und 6 OG¹-Wagen.

" " Westinghouseleitung sind versehen: 3 OK- (Hilfs-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

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

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

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

²) Eigentum der Bierbrauerei Spiess (A. G.) zum Löwengarten, Luzern.

³) Spezialwagen für Biersendungen der Aktienbrauerei Bellinzona.

⁴) Eigentum der Società ital.-americ. pel petrolio in Venedig

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

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

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

de la conduite de l'appareil de chauffage par la vapeur: 20 G, 373 GR¹, 42 GRC¹, 12 OG, 6 OG¹, 3 OK et 2 OM.

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

²) Propriété de la Brasserie Spiess (S. A.) au Loewengarten à Lucerne.

³) Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie de Bellinzona.

⁴) Propriété de la Société ital.-améric. des pétroles à Venise.

21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen.

Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons.

a. Wagenlauf. — *Parcours.*

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

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

b. 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 % | <i>Ie classe</i> |
| II. „ | 31,14 „ | | 33,52 „ | <i>IIe „</i> |
| III. „ | 36,48 „ | | 39,15 „ | <i>IIIe „</i> |
| Im Ganzen | 32,47 „ | | 34,81 „ | <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 | <i>Ie classe</i> |
| II. „ | 2,21 | | 1,98 | <i>IIe „</i> |
| III. „ | 1,74 | | 1,55 | <i>IIIe „</i> |
| Im Ganzen | 2,08 | | 1,87 | <i>Ensemble.</i> |

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

| 1901 | 1900 |
|---------|---------|
| 35,16 % | 34,63 % |

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 | Bruttotonnen- kilometer Kilom.-tonnes (poids brut) | Schmier- material Graisses et huiles | Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieux | Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut) | Betrag Prix | | Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieux | Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut) | Betrag Prix | | Per Achskilo- meter Par kilom.-es- sieux | Per Brutto- tonnenkilom. Par kilom.-ton. (poids brut) |
| | | | Kg. | Gr. | Gr. | Fr. | C. | C. | C. | Fr. | C. | C. | C. |
| 1892 | 69,935,486 | 422,774,979 | 19,511,50 | 0,279 | 0,046 | 4,131 | 55 | 0,006 | 0,001 | 203,724 | 05 | 0,281 | 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 | 0,331 | 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 | 0,435 | 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 | 0,436 | 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 | 0,423 | 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 | 0,543 | 0,083 | 11,050 | 40 | 0,011 | 0,002 | 499,927 | 77 | 0,493 | 0,075 |

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

| Monat | | Mineralöl | | | Petrol | | | Talg | | | • Diverses | | | Total | | |
|-----------|----------------|----------------|-------|----|---------|-----|----|-------|-----|----|-------------------|-----|----|----------|-------|----|
| Mois | | Huile minérale | | | Pétrole | | | Suif | | | Matières diverses | | | | | |
| | | 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> | 6033,00 | 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 |
| | <i>Total</i> | 54485,50 | 10897 | 10 | 435 | 69 | 60 | 80,00 | 55 | 50 | 15,00 | 28 | 20 | 55015,50 | 11050 | 40 |

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).

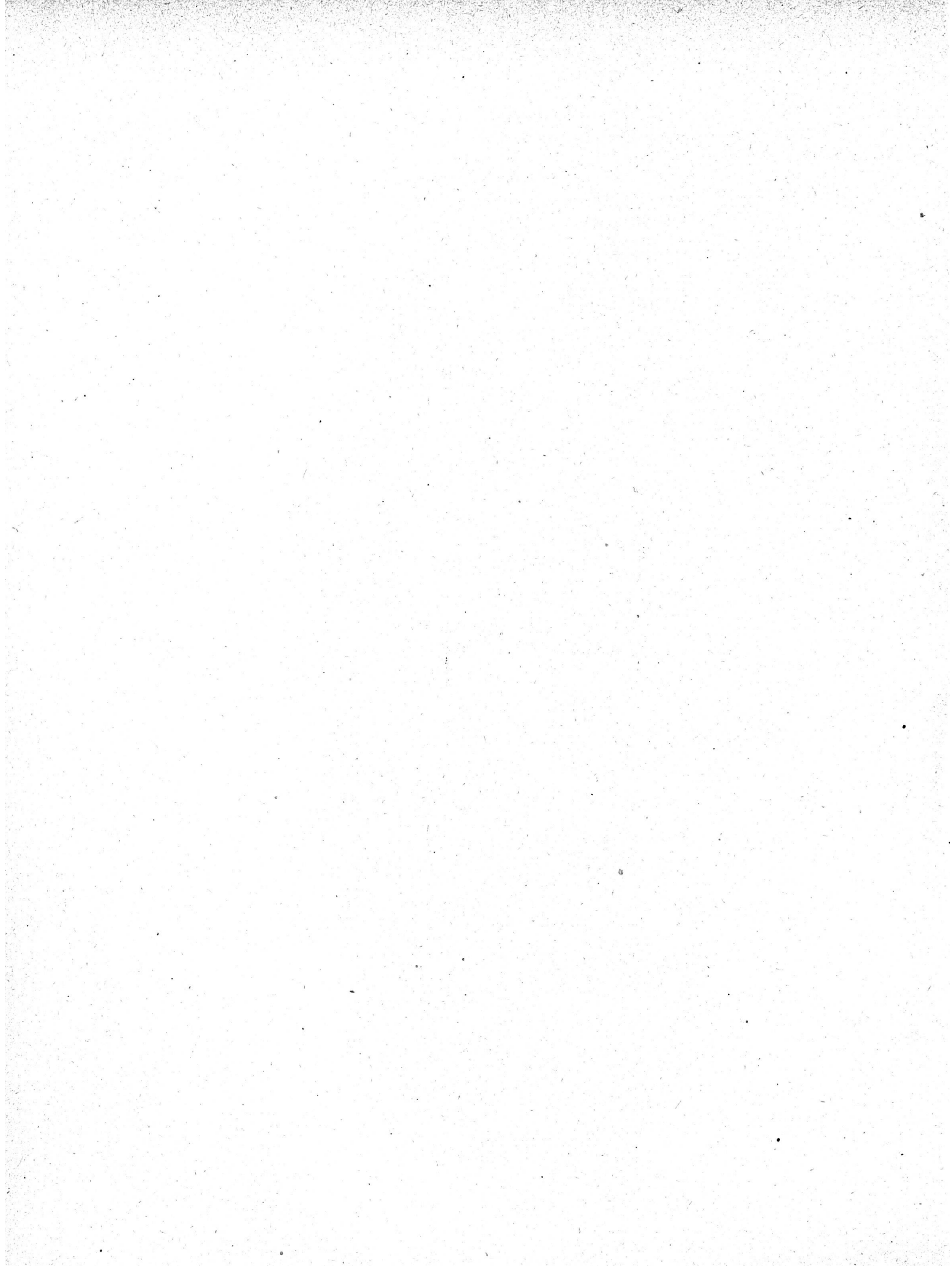
| Bezeichnung der Ausgaben <i>Nature des dépenses</i> | Betrag <i>Montants</i> | | Totalbetrag <i>Totaux</i> | | Per Zug- kilometer <i>Par kilom.- train</i> | | Per Lokom- kilometer <i>Par kilom.- locomotive</i> | | Per Wagen- achsenkm. <i>Par kilom.- essieu de voit., fourg. et wagons</i> | | Per Brutto- tonnenkm. <i>Par kilom.- tonne (poids brut)</i> | |
|--|---------------------------|----|------------------------------|----|---|---------|--|--------|---|--------|---|--------|
| | Fr. | C. | Fr. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. |
| A. Personalausgaben. — Personnel. | | | | | | | | | | | | |
| <i>(Besoldungen, Löhne, Diäten, Reise- und Wohnungs- entschädigungen, Dienstkleider u. s. w.) (Appointements, émoluments, salaires à la journée, indemnités de voyage et de logement, primes de par- cours, uniformes, etc.)</i> | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | 0,9765 | | | 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 loco- motives, nettoyeurs et graisseurs des voi- tures et wagons)</i> | 144,775 | 78 | | | 4,589 | | 3,097 | | 0,1429 | | | 0,0218 |
| | | | 1,320,397 | 74 | | 40,032 | | 28,244 | | 1,3034 | | 0,1987 |
| B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. | | | | | | | | | | | | |
| <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 | | 45,322 | | 2,0916 | | | 0,3188 |
| b. Für Wagen — <i>Pour voitures et wagons</i> | 10,689 | 86 | | | 0,324 | | 0,229 | | 0,0108 | | | 0,0016 |
| 2. Schmiermaterial: — <i>Graisses et huiles:</i> | | | | | | | | | | | | |
| a. Für Lokomotiven — <i>Des locomotives</i> | 94,640 | 63 | | | 2,869 | | 2,024 | | 0,0984 | | | 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 | | | 0,439 | | 0,310 | | 0,0143 | | | 0,0022 |
| b. Für Wagen — <i>Des voitures et wagons</i> | 74,085 | 97 | | | 2,246 | | 1,585 | | 0,0731 | | | 0,0111 |
| 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Ver- packung, 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 |
| | | | 2,374,215 | 15 | | 71,983 | | 50,785 | | 2,3437 | | 0,3572 |
| Übertrag — <i>A reporter</i> | | | 3,694,612 | 89 | | 112,015 | | 79,029 | | 3,6471 | | 0,5559 |

| Bezeichnung der Ausgaben <i>Nature des dépenses</i> | Betrag <i>Montants</i> | | Totalbetrag <i>Totaux</i> | | Per Zugkilometer <i>Par kilom.-train</i> | | Per Lokomotivkilometer <i>Par kilom.-locomotive</i> | | Per Wagenachsenkm. <i>Par kilom.-essieu de voit., fourg. et wagons</i> | | Per Bruttonnenkm. <i>Par kilom.-tonne (poids brut)</i> | |
|--|---------------------------|----|------------------------------|----|---|---------|--|---------|---|--------|---|--------|
| | Fr. | C. | Fr. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. | C. |
| Übertrag — <i>Report</i> | | | 3,694,612 | 89 | | 112,015 | | 79,029 | | 3,6471 | | ,5559 |
| C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. <i>Entretien et réparation 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 -- <i>Voitures</i> | 269,580 | 71 | | | 8,173 | | 5,767 | | 0,2661 | | 0,0406 | |
| 3. Lastwagen — <i>Wagons</i> | 230,347 | 06 | 1,188,450 | 94 | 6,984 | 36,032 | 4,927 | 25,422 | 0,2274 | 1,1731 | 0,0346 | 0,1788 |
| D. Sonstige Ausgaben. — <i>Autres dépenses:</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1. Bureaubedürfnisse, Druck- und Buchbinderkosten, 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 locaux de service, notamment aussi des remises 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 Werkstätten) <i>Complètement 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 — <i>Divers</i> | 21 | — | 27,181 | 75 | 0,001 | 0,824 | 0,000 | 0,581 | 0,0009 | 0,0268 | 0,0000 | 0,0041 |
| Total | | | 4,910,245 | 58 | | 148,871 | | 105,032 | | 4,8470 | | 0,7388 |

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. <i>Personnel.</i> | | | | | Cap. IV B 1a-4a. Materialverbrauch der Lokomotiven. <i>Consommation de matières par les locomotives.</i> | | | |
|--|-------------------------|-------------------------------------|--|--|--|---------------------------------------|--|--|
| Jahr <i>Exercice</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-K. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-Kil. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> |
| | Fr. | C. | C. | C. | Fr. | C. | C. | C. |
| 1892 | 729,880 | 22,552 | 1,044 | 0,1726 | 1,408,209 | 43,510 | 2,014 | 0,3331 |
| 1893 | 813,959 | 23,072 | 1,034 | 0,1710 | 1,391,566 | 39,444 | 1,767 | 0,2924 |
| 1894 | 897,583 | 23,366 | 1,047 | 0,1705 | 1,442,194 | 37,544 | 1,632 | 0,2740 |
| 1895 | 965,685 | 24,927 | 1,154 | 0,1858 | 1,428,630 | 36,876 | 1,708 | 0,2749 |
| 1896 | 1,055,629 | 26,484 | 1,224 | 0,1958 | 1,472,121 | 36,934 | 1,706 | 0,2730 |
| 1897 | 1,178,045 | 27,710 | 1,337 | 0,2132 | 1,611,727 | 37,911 | 1,829 | 0,2917 |
| 1898 | 1,303,012 | 28,813 | 1,400 | 0,2201 | 1,719,910 | 38,031 | 1,843 | 0,2905 |
| 1899 | 1,302,853 | 27,919 | 1,316 | 0,2045 | 1,771,991 | 37,973 | 1,789 | 0,2782 |
| 1900 | 1,389,514 | 29,515 | 1,383 | 0,2134 | 2,041,933 | 43,371 | 2,031 | 0,3135 |
| 1901 | 1,320,398 | 28,244 | 1,303 | 0,1937 | 2,274,273 | 48,647 | 2,245 | 0,3421 |
| Cap. IV B 1b-4b. Materialverbrauch der Wagen. <i>Consommation de matières par les voitures et wagons.</i> | | | | | Cap. IVC 1-3. Unterhalt u. Erneuerung d. Rollmaterials. <i>Entretien et réparation du matériel roulant.</i> | | | |
| Jahr <i>Exercice</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-K. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-Kil. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> |
| | Fr. | C. | C. | C. | Fr. | C. | C. | C. |
| 1892 | 40,965 | 1,266 | 0,058 | 0,0097 | 652,599 | 20,164 | 0,933 | 0,1544 |
| 1893 | 41,318 | 1,171 | 0,053 | 0,0087 | 733,962 | 20,804 | 0,932 | 0,1542 |
| 1894 | 40,742 | 1,060 | 0,047 | 0,0077 | 947,664 | 24,670 | 1,105 | 0,1800 |
| 1895 | 37,642 | 0,972 | 0,045 | 0,0072 | 937,076 | 24,188 | 1,120 | 0,1803 |
| 1896 | 41,229 | 1,034 | 0,048 | 0,0077 | 1,082,939 | 27,170 | 1,256 | 0,2708 |
| 1897 | 70,915 | 1,668 | 0,080 | 0,0123 | 1,176,611 | 27,676 | 1,335 | 0,2129 |
| 1898 | 66,895 | 1,479 | 0,072 | 0,0113 | 1,189,533 | 26,304 | 1,278 | 0,2009 |
| 1899 | 73,830 | 1,532 | 0,075 | 0,0116 | 1,001,406 | 21,459 | 1,011 | 0,1572 |
| 1900 | 99,033 | 2,104 | 0,099 | 0,0152 | 1,256,072 | 26,630 | 1,250 | 0,1923 |
| 1901 | 99,942 | 2,138 | 0,099 | 0,1151 | 1,188,451 | 25,422 | 1,173 | 0,1788 |
| Cap. IV D 1-4. Sonstige Ausgaben. <i>Autres dépenses.</i> | | | | | Gesamtausgaben — <i>Dépense totale.</i> | | | |
| Jahr <i>Exercice</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-K. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> | Betrag <i>Sommes</i> | Per Lok.-Kil. <i>Par kil.-loc.</i> | Per Achs.-Kil. <i>Par kil.-essieu</i> | Per B.-T.-Kil. <i>Par kil.-tonne</i> <i>(poids brut)</i> |
| | Fr. | C. | C. | C. | Fr. | C. | C. | C. |
| 1892 | 21,314 | 0,658 | 0,031 | 0,0050 | 2,852,971 | 88,150 | 4,079 | 0,6743 |
| 1893 | 18,844 | 0,534 | 0,024 | 0,0040 | 2,999,651 | 85,025 | 3,810 | 0,6303 |
| 1894 | 22,436 | 0,584 | 0,026 | 0,0043 | 3,350,621 | 87,224 | 3,907 | 0,6365 |
| 1895 | 21,097 | 0,544 | 0,025 | 0,0041 | 3,390,132 | 87,507 | 4,052 | 0,6523 |
| 1896 | 26,843 | 0,673 | 0,031 | 0,0050 | 3,678,764 | 92,295 | 4,265 | 0,6823 |
| 1897 | 25,150 | 0,592 | 0,029 | 0,0046 | 4,062,449 | 95,557 | 4,609 | 0,7352 |
| 1898 | 27,466 | 0,607 | 0,030 | 0,0046 | 4,306,817 | 95,234 | 4,629 | 0,7274 |
| 1899 | 24,747 | 0,531 | 0,025 | 0,0039 | 4,174,828 | 89,464 | 4,216 | 0,6554 |
| 1900 | 26,582 | 0,564 | 0,026 | 0,0041 | 4,813,135 | 102,234 | 4,739 | 0,7390 |
| 1901 | 27,182 | 0,581 | 0,027 | 0,0041 | 4,910,246 | 105,032 | 4,847 | 0,7388 |



GRAPHISCHE DARSTELLUNG

DER TRANSPORT-QUANTITÄTEN, DER PERSONENKILOMETER,
DER GÜTERTONNENKILOMETER
UND DER FINANZIELLEN BETRIEBSERGEBNISSE

in den Jahren 1890 - 1901.

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE

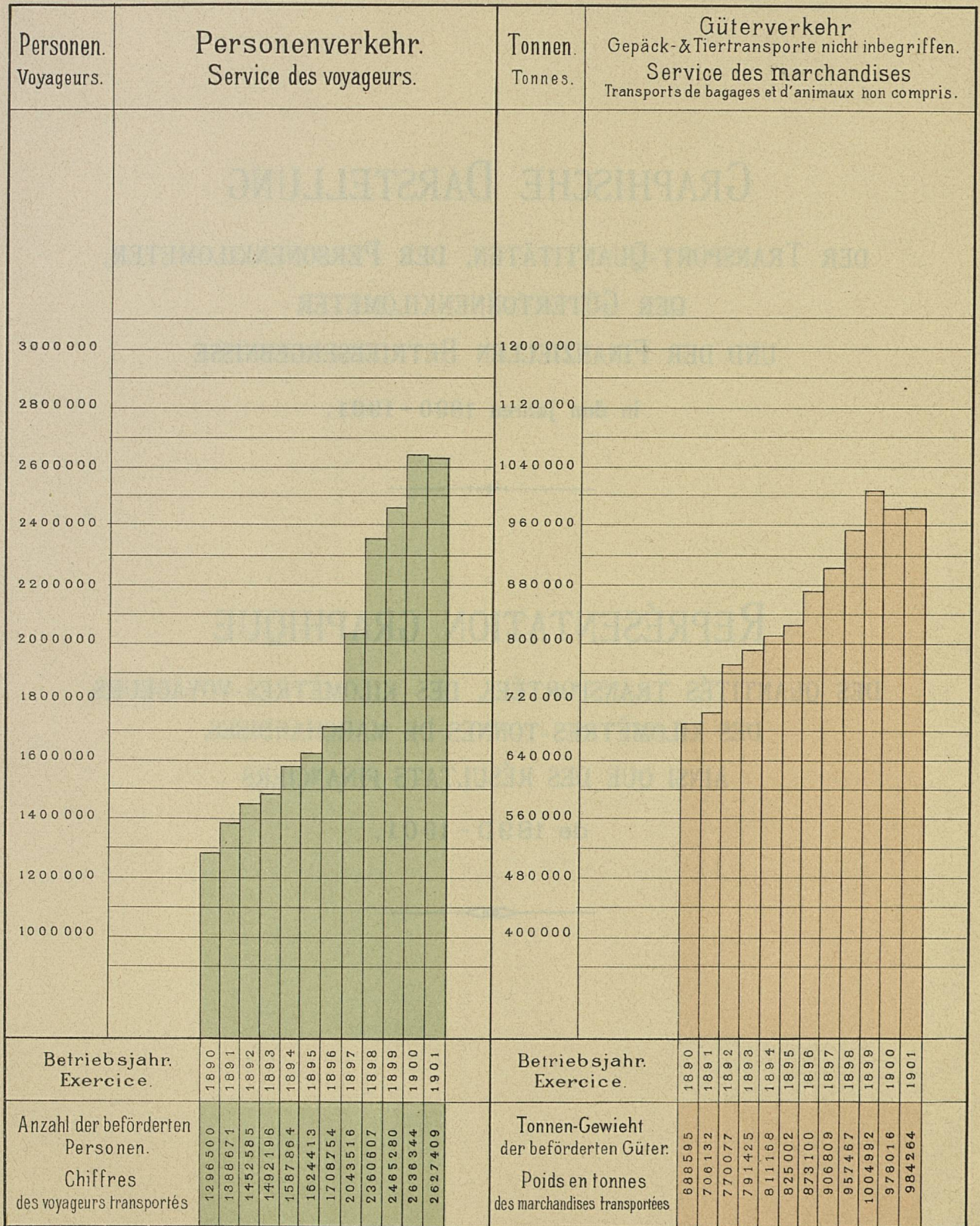
DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, DES KILOMÈTRES-VOYAGEURS,
DES KILOMÈTRES-TONNES DE MARCHANDISES,
AINSI QUE DES RÉSULTATS FINANCIERS

de 1890 - 1901.

TRANSPORT-QUANTITÄTEN

in den Jahren 1890 - 1901.

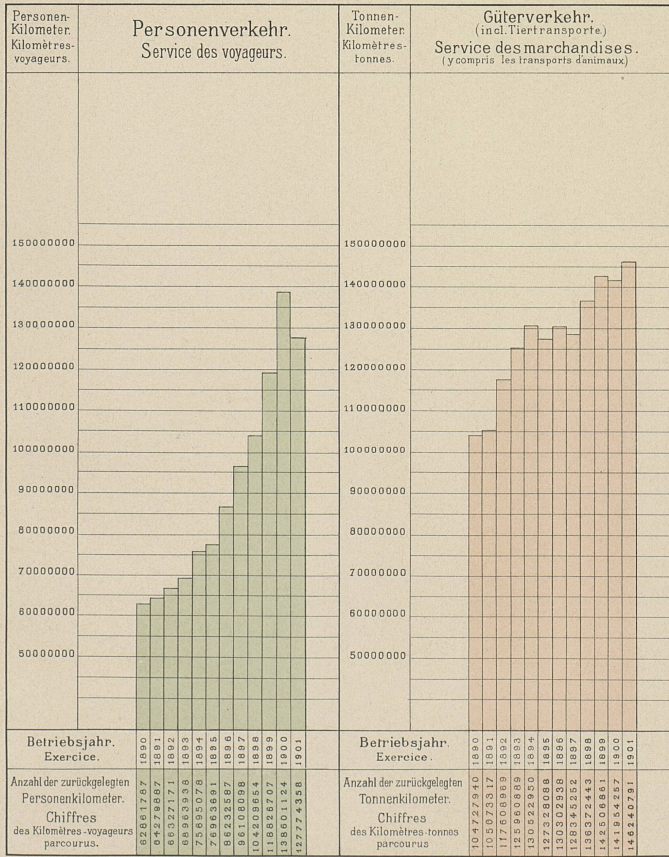
QUANTITÉS TRANSPORTÉES de 1890 - 1901.



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.

