Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 33 (1904)

Rubrik: Bahnbetrieb

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 29.11.2025

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

Berichtsjahres vollendet, und es konnte mit allen Bammternehmern anstandslos abgerechnet werden, mit Ausnahme ber Unternehmung des III. Bauloses, welche über die von uns aufgestellte Abrechnung und die damit gemachten Zugeständnisse hinaus ganz unbegründete und übertriedene Nachforderungen gestellt hat.

Die Ausgaben für ben Bau bes zweiten Geleises Immensee-Brunnen stehen noch auf bem Konto "unvollenbete Objekte", weil die Rechnungen mit Ende bes Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen werben konnten.

## II. Bahnbetrieb.

## A. Zarifmagregeln.

1. Personen: und Gepäckverkehr. Die im letztjährigen Berichte erwähnte, durch die neuen Personen: taxen der schweizerischen Bundesbahnen bedingte Neuerstellung der Personentarise mit dem Auslande und im Transit über die Gotthardbahn konnte im Berichtsjahr nicht beendigt werden; sie wird im Jahr 1905 fortgesetzt.

Ein vom Staatsrat bes Kantons Neuenburg auf Veranlassung bes Handels- und Industrievereins in Neuenburg und mit Empsehlung bes Gemeinderates der Stadt Neuenburg beim Verbande schweizerischer Eisenbahnen eingereichtes Begehren um Verlängerung der Gültigkeitsbauer der Retourbillette auf 45 Tage ist von diesem abgelehnt worden mit Rücksicht auf den dadurch entstehenden Einnahmenausfall und auf die aus einer weiteren Verlängerung der Gültigkeitsdauer sich ergebende vermehrte Möglichkeit der misbräuchlichen Verwendung der Retourbillette und des Handels mit denselben.

Im Berichtsjahre murben 16 Tarife und 8 Tarifnachtrage eingeführt.

Einschließlich ber vom Vorjahre her penbent gebliebenen 17 Fälle kamen 1518 Fahrgelbreklamationen zur Erledigung, von benen 140 abgewiesen wurden, mährend in 1378 Fällen den Rückerstatungsgesuchen ganz ober teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 20732.66 zurückbezahlt wurde. 29 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güter: und Viehverkehr. Die schweizerischen Bundesbahnen haben auf den 1. Juli ihren internen Gütertarif mit den neuen Taren gemäß Gesetz vom 27. Juni 1901 eingeführt. Infolgedessen mußten auch sämtliche Tarife für den direkten Güterverkehr der andern Bahnen mit den schweizerischen Bundesbahnen und im Transit über dieselben neu erstellt werden. Soweit die Gotthardbahn hierbei beteiligt ist, traten die neuen Tarise für den direkten Berkehr größtenteils auf den gleichen Zeitpunkt in Kraft. Ebenso sind die allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarise größtenteils auf den 1. Juni neu herausgegeben worden; der Rest derselben wird im Lause des Jahres 1905 zur Einführung kommen.

Im Berichtsjahre wurden 54 Tarife und 27 Tarifnachträge eingeführt.

Zu ben auf 1. Januar 1904 pendent gebliebenen 454 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1904 3150 neue Fälle hinzugekommen. Bon diesen 3604 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3201 erledigt, sodaß 403 als unerledigt auf das Jahr 1905 vorgetragen wurden.

## B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

#### a) Sommerfahrordnung.

Der Aufstellung bes Sommerfahrplanes, ber am 1. Mai in Kraft trat, wurde ber Sommersahrplan 1903 zu Grunde gelegt.

Der Frühzug 7 Luzern-Göschenen, der im Sommer 1903 vom 1. Juli bis 14. September verkehrt hat, wurde mahrend derselben Zeit auch dieses Jahr gefahren. In Goldan erhielt derselbe Anschluß von Zug durch Zug 551, in Göschenen Fortsetzung nach Bellinzona durch Zug 509.

Mls wesentliche Reuerungen sind zu verzeichnen :

- 1. Die Einführung bes Spätzuges 8 Göschenen-Luzern. Dieser Zug bilbete ben Gegenzug zum Frühzug 7 und verkehrte wie dieser vom 1. Juli bis 14. September. Er nahm in Göschenen die Reisenben des Zuges 518 von Biasca auf, sand in Goldan Fortsetzung durch Zug 556 nach Zug, wo er den 11.12 nachm. in Zürich eintressenden Schnellzug 2145 ber schweiz. Bundesbahnen erreichte.
- 2. Die Doppelführung bes 7.10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges R. M. 52 G. B. 118 von Mailand bis Goldan in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September. Dieselbe war durch die starke Belastung bes Zuges während der Sommermonate geboten und hatte den Zweck, die dadurch hervorgerusenen häusigen Berspätungen zu beseitigen. Während der Zeit der Doppelführung des Zuges wurde der Berkehr nach Luzern von demjenigen nach Zürich ausgeschieden. Während der erste Zug nur Reisende nach Luzern und weiter aufnahm, besörderte der zweite Zug, 118 b, der dem ersten in Stationsdistanz folgte, die Reisenden nach Goldau-Zug-Zürich und weiter, indem er gleichzeitig auch den Lokalverkehr zwischen den Haltestationen des ersten Zuges 118 vermittelte. Infolge dieser Anordnung mußte der Anschlußzug 218 Goldau-Zug etwas später gelegt werden, und es wurden deshalb die mit demselben in Zug eintressenden Reisenden, die daselbst den Anschluß an den von Luzern kommenden S. B. Zug 179 nicht erreichten, mit einem von den schweiz. Bundesbahnen zu diesem Zweck neu eingelegten Schnellzug 181 nach Zürich weitergeführt.

#### b) Winterfahrordnung.

Der am 1. Oktober zur Ginführung gelangte Winterfahrplan brachte als wesentliche Neuerung folgenbe Berbesserung ber Berbindungen zwischen Stalien einerseits, Frankreich und Deutschland anderseits mit sich:

- 1. Dem 7.10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzug R. M. 52 G. B. 118 fehlte bis jetzt ab Basel eine Fortsetzung nach Paris. Seit dem 1. Oktober sindet dieser Zug in Basel Anschluß an einen neu kreierten Schnellzug Basel-Paris, der über Mülhausen-Belfort fährt, 5.08 nachm. in Basel abgeht und 11.35 nachm. in Paris eintrifft.
- 2. Eine weitere Verbesserung bieser Verbindungen ist durch die Einführung eines neuen Expreszuges 128 Chiasso-Luzern erreicht worden. Dieser Zug, der von Mailand ausgeht und von Luzern nach Basel weitergeführt wird, nimmt in Mailand die Korrespondenz der nach 2 Uhr nachm. daselbst eintressenden wichtigen Schnellzüge von Rom, Florenz, Brindisi und Venedig auf. In Basel sindet derselbe direkten Anschluß an die zwischen 11 und 12 Uhr nachm. dort nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland abgehenden Schnellzüge.

Die hauptsächlichsten internationalen Berbindungen, die durch den neuen Zug hergestellt worden, sind folgende:

Rom	ab				11. 10 nachm.	Paris	. an			• .	7.40 vorm.
Florenz	"	•	• •		6.10 vorm.	London	"		•		3.45 nachm.
Brindisi	"		•	•	5.03 nachm.	Brüffel	" "		•		8.18 vorm.
Venedig	,,	•	•		8. 20 vorm.	Frankfurt	· "				5. 25 "
Mailand	"	•	•	•	2. 35 nachm.	Berlin	"	•	•		4.56 nachm.
Luzern	"		•		8.57 "	Bremen	,,			•	4.22 "
Basel	an	٠		•	10.55 "	Hamburg	"				4.38 "

Im übrigen ist mit Bezug auf den Fahrplan noch zu bemerken, daß auch dieses Jahr für den Transport der italienischen und tessinischen Arbeiter anläglich ihrer Auswanderung und Heimkehr, sowie für den Transport der zahlreichen Fremden, die, im April und Mai aus dem Süden kommend, die Gotthardbahn benützten, Supplementszüge eingerichtet werden mußten.

## C. Ginnahmen und Statistit des Bertehrs.

Α.	Einnahmen aus bem	<b>1904</b> (276 Kilometer)						1903 (276 Kilometer)						Mehr= einnahme gegeniibe			Minders einnahme r 1903	
	Gifenbahntransport.		Fr.		Cts.	Pro	zente		Fr.		Cts.	Pro	ozente	8	r.	Cts.	Fr.	Ct6
I.	Personentransport	9	310	915	39	41,20	39,09	8	909	988	87	40,19	38,49	400	926	52	<del></del>	-
	Gepäck-, Tier- u. Güter- transport (inkl. Nebenge- bühren):											×						
	a. Gepäck		893	477	91	3,95	3,75		837	208	19	3,78	3,62	56	269	72	_	-
	b. Tiere		367	388	05	1,63	1,54		664	075	73	3,00	2,87	-	_	-	296 687	68
	c. Güter aller Art	12	028	860	49	53,22	50,51	11	756	269	24	53,03	50,78	272	591	25		-
	Total	22	600	641	84	100		22	167	542	03	100	2	433	099	81	-	-
В.	Einnahmen aus ver=												1					
	schiedenen Quellen .	1 :	217	286	77		5,11		981	450	09		4,24	235	836	68		-
-	Totaleinnahmen	23	817	928	61		100	23	148	992	12		100	668	936	49		-
											7							7

In ber Betriebslänge ber bem Berkehr übergebenen Strecken ist auch in bieser Berichtsperiobe eine Unberung nicht eingetreten; sie betrug baber wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Berichtsjahre im ganzen weiter aufwärts bewegt, sodaß bas Gesamtergebnis als befriedigend bezeichnet werden kann. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport haben um Fr. 729 787. 49 zugenommen, die Einnahmen aus dem Tiertransport dagegen um Fr. 296 687. 68 abgenommen. Bei der Zusammensassung aller vier Verkehrskategorien ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 433 099. 81 oder  $1_{,95}$  %. Gegenüber dem Jahre 1902 weist das Berichtsjahr eine Mehreinnahme von Fr. 2 213 828. 99 oder  $10_{,86}$  % auf. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	3			1904	1903			
per	Bahnkilometer		•	Fr. 81 886.38	Fr. 80 317. 18			
. "	Zugskilometer	•	•	" 6.55	,, 6.45			
"	Tag			<sub>"</sub> 61 750. 39	" 60 732 <b>.</b> 99			

In den fünf Monaten Mai, Juni, August, Oktober und November haben die Transporteinnahmen gegenüber dem Vorjahre abgenommen, in den übrigen sieben Monaten dagegen zugenommen. Die größte Monatseinnahme zeigt der Monat April mit Fr. 2 209 119.58 und die kleinste der Monat Januar mit Fr. 1 379 480.13. Die durchschnittliche Monatseinnahme beläuft sich auf Fr. 1 883 386.82 gegen Fr. 1 847 295.17 im Vorjahre.

Aus den dem Berichte in bisheriger Weise am Schlusse beigegebenen Tabellen über die Statistik bes Berkehrs und der Ginnahmen heben wir hier folgendes hervor:

#### 1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahre in aufsteigender Linie bewegt, und zwar sowohl im Lokalverkehr als im Transitverkehr. Die Zunahme tritt namentlich bei den Reisen mit Gesellschaftsbillets, zusammenstellbaren Fahrscheinheften, schweizerischen Generalabonnements und gewöhnlichen Hin- und Rücksahrts- billets hervor. Wie schon im Bericht des Vorjahres bemerkt, ist aber ein Teil der großen Zunahme bei den

gusammenstellbaren Kahricheinheften ber Aufhebung bes Tarifs fur bie festen internationalen Runbreisebillets und bem Eintritt ber italienischen Sauptbahnen in ben Berkehr mit zusammenftellbaren Fahrscheinheften bes Bereins beutscher Eisenbahnverwaltungen guguschreiben. Gine erhebliche Abnahme hat sich bagegen in ber Bahl ber gewöhnlichen Billets einfacher Sahrt und ihren Ginnahmen ergeben. Die Gesamtzahl ber beförberten Personen ift von 2 949 736 auf 3 106 488 und die Zahl ber auf die ganze Bahnlange bezogenen von 523 377 auf 549 779 gestiegen. Die Zahl ber zurückgelegten Personenkilometer hat sich von 144 452 084 auf 151 739 076 achoben. Die Lange ber von jebem Reisenben im Durchschnitt befahrenen Strecke ift bagegen von 48,97 Rilometer auf 48,85 zurudgegangen. Gine nennenswerte Anderung im prozentualen Berhältnis ber Benützung ber brei Bagenklaffen ift auch in biesem Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Es find Reisenbe beförbert worben:

			19	04		1903	,	
	in der	I. Rlaffe	$162\ 066$	$=$ 5,22 $^{\circ}/^{\circ}$	0 1	44 835 =	4,91 0/	0
	,, ,,	II. "	651 379	= 20,97 0/6	6	19 598 =	21,01 0/	0
	" "	III. "	$2\ 293\ 043$	$= 73,s1^{-0}/c$	2 1	$85\ 303 =$	74,0s °/	0
Per	onentilomete	er weisen auf:						
			19	004		1	903	
	die I	. Rlaffe	16938178 =	$11,16^{-0}/o$	15	950 350 :	= 11,04	$^{0}/_{0}$
	" II	. "	$44\ 952\ 402 =$	$29,63^{-0}/0$	45	3 095 238	= 29,83	$^{0}/_{0}$
í	" III.	. "	89 848 496 =	59,21 0/0	88	5 406 496	$= 59_{,13}$	$^{0}/_{0}$
Jedi	er Reisende	hat bemnach bi	urchschnittlich befo	hren:				
	in de			104,51 &	m.	110,13	Rm.	
0	,, ,,	II. ,		69,01		69,55	"	
	" "	III. ,		39,18	"	39,08	"	
(F§	trifft Reiser	ibe:						
	auf j	jeden Personenz	ugskilometer	$67,_{28}$			66,33	

Die Ginnahmen aus bem Personentransport sind von Fr. 8 909 988. 87 auf Fr. 9 310 915. 39 ober um Fr. 400 926. 52 = 4,50 % gestiegen. An die Einnahmen haben beigetragen:

		1904	1903
bie	I. Rlasse	$\mathfrak{Fr.}\ 2\ 097\ 036\ =\ 22_{152}\ ^{0}/_{0}$	Fr. 1 990 886 = $22,34 ^{0}/\text{0}$
<i>n</i> -	II. "	$_{0}$ 3 299 481 = 35,44 $^{0}$ / $_{0}$	$_{"}$ 3 183 201 = 35,73 $^{\circ}/_{\circ}$
1 11	III. "	$_{0}$ 3 914 398 = 42,04 $^{0}/_{0}$	$_{\rm m}$ 3 735 902 = 41,93 $^{\rm 0}/_{\rm 0}$

4,74

Als Fahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

				. 1	904	1	903
in	der	I.	Rlaffe	Fr.	12.94	Fr.	13.75
"	"	II.	,,	"	5.07	"	5.14
"	"	Ш.	"	"	1.71	"	1.71

Die Einnahme per Reisenden und Rilometer beträgt burchschnittlich:

Personenwagenachsenkilometer

Cts. Cts. 6,17. 6,14

4,81

Der kilometrische Ertrag aus bem Personentransport hat sich von Fr. 32 282. 57 auf Fr. 33 735. 20 gehoben.

#### 2. Gepäcktransport.

Der Gepäckverkehr hat sich im Berichtsjahre weiter entwickelt, wobei hauptsächlich ber Lokalverkehr und ber internationale Transitverkehr beteiligt sind. Die Gesantzahl ber beförberten Tonnen hat sich von 9293 auf 9766 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4043 auf 4303 gehoben. Die Einnahmen sind um Fr. 56269. 72 oder um 6,72% gestiegen.

#### 3. Tiertransport.

Im Tiertransport ist eine sehr bebeutenbe, sich auf alle Wonate erstreckenbe Abnahme eingetreten. Die Gesantzahl ber beförberten Tiere ist von 158 356 auf 103 266 ober um 55 090 und die Einnahme von Fr. 664 075. 73 auf Fr. 367 388. 05 ober um Fr. 296 687. 68 = 44,68 % zurückgegangen. Der Grund bieser Abnahme dürste der größeren Produktion von Schlachtvieh im Inlande, der Steigerung der Preise für Schlachtvieh in Italien, sowie dem höhern Stand der italienischen Valuta zuzuschreiben sein.

#### 4. Gütertransport.

Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahre in den Transportquantitäten und in den Einnahmen weiter gehoben. Fast alle Hauptartikel weisen eine Zunahme auf. Wie bei der guten Wein= und Obsternte in der Schweiz vorauszusehen war, ist dagegen bei den Artikeln Wein und frisches Obst, die im Borjahre in außer= gewöhnlichen Wengen aus Italien bezogen wurden, eine Abnahme eingetreten. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 1 135 608 auf 1 165 593 gestiegen. Für die ganze Bahnlänge ergibt sich ein Verkehr von 598 269 Tonnen gegen 579 982 Tonnen im Borjahre. Die Zahl der Tonnenkisometer hat sich von 160 074 898 auf 165 122 355 und die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 140,96 Kisometer auf 141,66 Kisometer gehoben. In der Rangordnung nach der Größe des Gewichtes stehen wie im Vorjahre die Lebens= und Genuß= mittel mit 425 369 Tonnen = 36,49 % in der ersten Linie, die Baumaterialien mit 174 938 Tonnen = 15,01 % in der zweiten Linie und die metallurgischen Produkte mit 169 284 Tonnen = 14,52 % in der dritten Linie. Die vier Haupttarischen weisen solgende Transportquantitäten auf:

							190	4			1903			
Gilgüter .		•	- •	• *	•	$48\ 101$	Tonnen	=	$4,_{12}$ $^{0}/_{0}$	48 639	Tonnen =	$4,28^{-0}/0$		
Stückgüter						57 323	"	$\doteq$	4,91 0/0	54873	" =	4,83 0/0		
Gewöhnliche	Wagent	labun	gsgüter	r.	•	311 800	"	=	26,76 0/0	$295\ 996$	,, =	26,07 0/0		
Ausnahmeta	rifgüter				•	$748\ 369$	"	=	64,21 0/0	$736\ 100$	<i>"</i> =	64,82 0/0		

In den Hauptverkehren haben sich nachstehende Transportquantitäten ergeben:

	1904	1903			
Schweiz-Stalien	80 075 Tonnen	73 927 <b>Tonnen</b>			
Stalien—Schweiz (infl. in Brunnen reexpediertes					
Getreide)	353 814 "	342 317 "			
Deutschland, Belgien, Holland und Frant-					
reich—Italien	250 631 "	239 723 "			
Italien-Deutschland, Belgien, Holland und					
England	110 376 "	117 706 "			

In diesen Ziffern sind auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Guter inbegriffen.

Der Berkehr mit bem Hafenplat Genua beläuft fich auf 230 760 Connen, wovon befördert worden sind:

	1904	1903			
nach Genua	17 514 Tonnen	16 539 Tonnen			
von Genua	213 246 "	225 649			

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 11756269.24 auf Fr. 12028860.49 oder um Fr. 272591.25 = 2,32% gestiegen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer ist von 7,34 Ets. auf 7,28 Ets. zurückgegangen. Die Einnahme per Kilometer hat sich von Fr. 42595.18 auf Fr. 43582.83 gehoben.

Die Betriebsein	n a h m	en aus	verschi	iebenen	Quellen	betragen im L	Berichtsjahre gegenüber
benjenigen im Jahre 1903:						1904	1903
Pacht= und Mietzinsen .					. Fr.	$1\ 203\ 677.\ 62$	Fr. 970 665.38
Ertrag von Sülfsgeschäften	• ,	. ′ .	. 9		. "	7 125.68	, 5 965.79
Sonstige Einnahmen .	•				. "	$6\ 483.47$	4 818.92
					Fr.	$1\ 217\ 286.77$	Fr. 981 450.09

Diese Einnahmen weisen gegenüber bem Vorjahre eine Bermehrung von Fr. 235 836. 68 auf, die zum größten Teil von dem Guthaben herrührt, welches die Gotthardbahn an den italienischen sowohl wie an den beutschen Bahnen für die im Durchgangsverkehr auf ihre Linien übergegangenen Gotthardbahn-Personenwagen besaß.

## D. Ausgaben und Statiftif des Betriebes.

રા ા જ g a b e n.	1904 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	1903 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	Mehr= ausgabe gegeniiber	Minders ausgabe r 1903.	
	Fr. Ct. 0/0	Fr. Ct. %	Fr. Ct.	Fr. Ct.	
I. Für die Allgemeine Verwaltung	653 659 56 4.72	608 167 34 4.67	45 492 22	_  _	
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2 570 476 13 18.57	2 333 962 48 17.91	$236\ 513\ 65$		
III. " den Stations-, Expeditions- und					
Zugsdienst	3 473 056 44 25.0s	3 203 942 17 24.60	269 114 27	_  _	
IV. " den Fahrdienst	5 591 403 05 40.87	5 304 552 01 40 78	$286\ 851\ 04$	_  _	
V. " verschiedene Ausgaben			1 1	14 908 72	
Total	13 849 705 84 100			$\boxed{14\overline{908}\overline{72}}$	

											1904		1903
Die	Ausgabe	beträgt	per	Bahnkilometer					•	Fr.	50 180.09	Fr.	47,197.98
"	"	"	"	Zugstilometer	•					"	4.0131	"	3.7888
"	"	"	"	Nutskilometer						"	3.2639	"	3.0787
"	"	" .	"	Wagenachsenkilo	meter				•	,,	0.1251	"	0.1187
".	"	, ,	"	Bruttotonnenkil	ometer					"	0.0183	"	0.0177
<b>"</b> .	"	"	"	in Prozenten b	er Betrie	ebse	einno	ıhın	ien	*	58.15		<b>56.27</b>
"	"	"	ı,	" " "	Transp	ort	einne	ıhıı	ieii		61.28		58.76

#### I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung stellen sich gegenüber benjenigen bes Sahres 1903 wie folgt:

			1904	1903
A. Personalausgaben		•	Fr. 525 089. 72	Fr. 498 330. 73
B. Soustige Ausgaben	. =		"	, 109 836.61
			Fr. 653 659. 56	Fr. 608 167. 34

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1904 um Fr. 26 758. 99, die sonstigen Ausgaben um Fr. 18 733. 23, total Fr. 45 492. 22.

Diese Mehrkosten stehen zum Teil mit ben periodischen Gehaltserhöhungen, zum Teil mit vermehrten Ausgaben für Reklame im Zusammenhang.

#### II. Aufficht und Unterhalt ber Bahnanlagen.

Die Ausgaben für biefen Teil bes Betriebes betrugen:

on anoguoth fur orden sea sea searches	1904	1903
A. Personalansgaben	Fr. 1 071 543.74	Fr. 999 505. 47
B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahn-		
anlagen	,, 1 417 818. 30	" 1 255 670 <b>.</b> 71
C. Sonstige Ausgaben	" 81 114. 09	,, 78 786. 30
zusammen wie oben	Fr. 2570 476. 13	Fr. 2 333 962. 48
mehr	Fr. 236 513. 65	

#### A. Berfonalansgaben.

Die Wehrausgaben von Fr. 72 038. 27 auf biesem Kapitel haben zur einen Hälfte barin ihren Grund, daß wegen der geringen Bausumme, welche gegenüber berjenigen des Jahres 1903 zur Verrechnung kam, die Übertragung des Anteiles für Bauleitung geringer ausfiel, zur andern Hälfte in dem noch gestiegenen Ersorbernis an Personal infolge des Arbeitsgesetzes und der Besserstellung besselben, was pro 1903 noch nicht in vollem Umfange zum Ausdrucke gekommen war (vergl. das hierüber auf Seite 21 des vorjährigen Berichtes Gesagte).

#### B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen.

Im einzelnen entfallen von ben hierher gehörenden Ausgaben auf:

		1904		1903
1. Unterhalt bes Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr.	$262\ 303.\ 02$	Fr.	191 380, 68
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues mit Materialkosten .	"	$782\ 917.\ 20$	<i>"</i>	$783\ 979.\ 26$
3. Unterhalt ber Hochbauten ber Stationen und ber Strecken	,,	$215\ 462.\ -$	"	$134\ 546.\ 39$
4. Unterhalt ber Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	"	$102\ 139.\ 65$	",	$82\ 446.28$
5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis	"	54 996. 43	,,	63 318.10
zusammen	Fr.	1 417 818. 30	Fr.	1 255 670.71
mehr	Fr.	162 147. 59		

ad 1. Unterhalt bes Bahnkörpers und ber Nebenaulagen. Mehrkosten: Fr. 70 922. 34. Wir bemerken, daß die Ausgaben hierfür pro 1902 und 1903 besonders niedrig waren, und daß in diesen Beiben Jahren keinerlei außerordentliche Ereignisse eintraten, welche die laufenden Ausgaben beeinflußt

hätten. Im Berichtsjahre mußte bagegen namentlich für ben Unterhalt ber Eisenkonstruktionen ber Brücken und Durchlässe (Behebung von Revisionsmängeln und Erneuerung bes Anstriches) und für die Schwellenbettung erheblich mehr aufgewendet werden als pro 1903 (Fr. 20 551. 48 bezw. Fr. 10 445. —); außerdem erfolgte im September eine bebeutenke Abrutschung von einem bis dahin ruhig gebliebenen Damme der Zugerlinie (oberhald Walchwil), welche eine Ausgabe von Fr. 11 309. 40 für provisorische Maßnahmen zur Ausrechterhaltung des Zugsverkehrs erforderte (Die Konsolidierung und definitive Herstellung ist noch in Arbeit). Schließlich kamen noch Fr. 11 589. 75 für die vom Konsortium "Sasso Rosso" nicht übernommenen Kosten der Räumungsund Wiederherstellungsarbeiten der eigenen Anlagen, von dem am Ende des Jahres 1898 erfolgten Bergsturz bei Airolo herrührend, im Berichtsjahre zur Verrechnung.

Der Reft ber Wiehrausgaben verteilt fich in kleinern Beträgen auf bie übrigen Unterhaltungsarbeiten.

ad 2. Unterhalt und Ernenerung bes Oberbaues (Geleife, Weichen, Drehfcheiben und Schiebebuhnen). hiervon entfallen auf:

		1904		1903
. Kosten des verwendeten Materials	ỡr.	$554\ 258.\ 06$	Fr.	$609\ 409.\ 48$
abzüglich Erlös aus dem ausgewechselten Altmaterial und			•	
Ruckgabe von nicht verwendetem neuem Material .	"	93 097, 56	"	$155\ 695.45$
bleiben Nettokosten des Materials	Fr.	461 160, 50	Fr.	453 714. 03
. Afforde, Löhne und Reparaturen (Sandwerfer u. Werkstätte)	"	321 756. 70	"	330 265. 23
zusammen	Fr.	782 917. 20	Fr.	783 979. 26
weniger	Fr.	1 062. 06		

Zu bem geringern Erlös aus dem Altmaterial haben wir zu bemerken, daß ein Teil des bei den Erneuerungen gewonnenen besseren Materials ohne Verrechnung zur Vermehrung der Schwellen in einigen Strecken des alten Geleises zwischen Jumensee und Flüelen von 10 auf 12 Stück per Schienenstoß von 8 m (ca. 1600 Stück Schwellen) und zum Umbau des Geleises zwischen km 159,7 und 161,9 der Linie Cadenazzo-Locarno verwendet wurde.

Wie in den frühern Geschäftsberichten führen wir hier die im Berichtsjahre vorgenommenen streckenweisen Erneuerungen von Geleisen oder Bestandteilen berselben auf:

1. Umban von alten Geleisen Type II mit dem neuen Material Type IV:

2.

un Chenfusivenen.			
km 1,404— 2,946 im rechten Geleise zwischen Smmensee und Goldan , 4,284— 6,505 , , , ,	1542	m	Geleise
, 4,284— 6,505 ,, , , , , Storigen Similarite und Cottoni	$2\ 221$	"	"
" 16,050— 16,730 im linken Geleise zwischen Steinen und Schwyz	680	,,	"
, 17,247— 18,520 , , , , , Schwyz und Brunnen	1 273	"	"
" 102,382 – 102,790 im rechten Geleise des Pardoreatunnels	408	"	"
auf Holzschwellen:			
km 59,352-59,580 im linken Geleise bes Kirchbergtunnels	228	"	"
Umbau von alten Geleisen Type I mit Material Type II auf Gisenschwellen:			
Geleise V im Bahnhofe Brunnen	140	"	,,
km 159,747—161,874 auf der Linie Cadenazzo-Locarno	2 127	"	"
z u f a m m e n	8 619	m	Geleise

Für den Umban der letztern Strecke kam größtenteils das branchbare Material, welches aus den unter 1 aufgeführten Umbauftrecken gewonnen wurde, zur Verwendung (f. oben bei "Altmaterial").

3. Auswechslung ber alten Gifenschwellen gegen Solzschwellen: 61,662- 61,818 linkes Geleise im Wattingertunnel 156 m Geleise 71,400 - 72,000 rechtes Geleise im Gottharbtunnel 600 Precaffinotunnel 160,474—160,762 auf ber Generelinie (Meggiagra: und 288 zu fammen 1 044 m Geleise 4. Auswechslung von ausgenütten Schienen: 72,592 - 73,000 rechtes Geleise 408 m Geleise 2 280 77,024 - 79,304 im Gotthardtunnel 84,752- 85,592 linkes Geleise 197,768-197,943 zwischen Capolago und Mendrijio 180 3 708 m Geleise 3 11 fammen

In den erstern 3 Strecken wurden neue Schienen Type IVa, in der letztern Strecke solche der Type II eingelegt.

Der gesamte Geleiseumbau erftrectte fich baber im Berichtsjahre:

auf 8 619 m Geleise Totalerneuerung (1903: 8 892 m)
" 1 044 " " Schwellenerneuerung (1903: 1 431 m)
und " 3 708 " " Schienenerneuerung (1903: 6 874 m)
im ganzen auf 13 371 m Geleise (1903: 17 197 m).

Wegen Abnützung mußten außerbem 6 einfache Weichen vollständig erneuert werden (1903: 10 einfache Weichen und 1 Kreuzungsweiche).

Der Stand ber Hauptgeleise auf Ende 1904 ift aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, in welcher zum Bergleiche ber Stand Ende 1903 und Ende 1883 aufgenommen ist.

				1904		1903	3	1883				
,,	ehendes Saunta	. , 0		zuzügl fen S		des nice	Geleifelänge in Metern	0/0	Geleifelänge in Metern	0/0	Geleiselänge in Metern	°/o
zweiten Hauptgeleises der Streden Jimnensee = bis Brunnen und Flüelen bis Giubiasco .					415 419	100	394 770	100	267 933	100		
Ş	ievon er	itfallen e	inerseits	:				,			1	
auf Gel	eisestrect	en mit Ei	senschien	en			7 887	1,9	10 114	2,5	49 456	18,
"	"	" St	ahlschien	en der	Typ	e I	9 196	2,2	$9\ 376$	2,4	16 488	6,2
"	"	,,	"	. "	. "	11	193 730	46,6	$192\ 954$	48,9	201 989	75,
"	"	· "	"	"	"	III	240	0,1	240	0,1		_
"	"	"	"	"	"	IV	204 366	49,2	$182\ 086$	46,1		
u	id ander	seits:										
auf Ge	leisestred	fen mit	<b>Eannens</b>	hwelle	11			_			88,975	33,2
"	,,	" હ	ichen= 11.	Bucher	ıſthn	ellen	147 301	35,5	146 706	37,2	168 103	62,8
,,	,,	(	Eisenschn	ellen			268 118	64,5	248 064	62,8	10 855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre mit 272 533 m unverändert; dagegen hat die Geleiselänge insolge Eröffnung bes zweiten Geleises Immensee=Brunnen um 20 650 m zugenommen. Die Gesamtlänge der doppels spurigen Strecken beträgt nun auf Ende des Jahres 142 886 m (52,1 %) der Bahnlänge).

Die Länge ber Ausweich: und Nebengeleise betrug auf Ende bes Berichtsjahres 116 830 m. Die Berringerung dieser Länge gegenüber 1903 (117 929 m) rührt daher, daß die zweiten Hauptgeleise der Stationen ber neuen doppelgeleisigen Strecke Immensee-Brunnen nicht mehr unter den Ausweichgeleisen, sondern unter den burchgehenden Hauptgeleisen gezählt sind.

ad 3. Unterhalt ber Hochbauten ber Bahnhöfe und Stationen und ber Strede. Die Ausgaben betragen:

	1904	1903
a) Für ben Unterhalt bes Berwaltungsgebäubes in Luzern .	Fr. 3 705. —	Fr. 5 264. 10
b) Für den laufenden Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe,		
ber Stationen und ber Strecke	,, 126 026.49	,, 87 778.44
e) Für verschiedene Umbau-, Abbruch und Wiederherstellungsarbeiten		
anläßlich Vergrößerung von Gebäuden	"	"
d) Für prov. Schuppen zur Einlagerung von Getreibe in Brunnen		
und Althorf	, 69 340. 16	, 29 601. 80
zusammen	Fr. 215 462. —	Fr. 134 546. 39
mehr	Fr. 80 915. 61	

ad b) bemerken wir, daß die Mehrkosten gegenüber 1903 (Fr. 38 248.05) zum größten Teil durch notwendige umfangreichere Renovationen im Außern und Innern der Bahnhos- und Stationsgebäude entstanden sind; sodann hat auch der Unterhalt der Hochbauten der Zentralwerkstätte und derzenige der Wasserversorgungs- anlagen mehr gekostet als pro 1903.

ad d) verweisen wir auf das in unserm vorjährigen Berichte an gleicher Stelle Gesagte; die Ausgaben betreffen den Rest sür die Getreibelagerung der Periode 1903/04 und einen ersten Teil für die Lagerungen der Periode 1904/05; letztere erreichten in der ersten Dekade des Monats Januar 1905 den höchsten Bestand von 5 619 Wagenladungen (1904: 5 532 Wagenladungen).

ad 4. Unterhalt ber Telegraphen: und Signalleitungen, ber festen Signaleinrichtungen und ber Ginfriedigungen und Barrieren.

		1904	1903				
	Fr.	102 139.65	Fr.	$82\ 446.\ 28$			
mehr	Fr.	19 693, 37					

Die Mehrkosten kommen auf ben Unterhalt ber Telegraphen- und Signalleitungen und ben Unterhalt ber Einfriedigungen; erstere wegen ber vermehrten Leitungen und notwendig gewordenen ausgedehnteren Auswechslungen von Gestängen, letztere auf vermehrten Abgang von hölzernen Einfriedigungen und Ersatz von unzureichenden Lebhägen durch Steinplatten- und Drahteinfriedigungen.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

1904 1903 Fr. 54 996. 43 Fr. 63 318. 10 weniger Fr. 8 321. 67

Die Ausgaben waren im Berichtsjahre etwas geringer, obwohl in Göschenen und zwischen Airolo und Ambri in der Winterperiode anfangs des Jahres wieder starke Schneefälle eingetreten sind; erhebliche Betriebsstörungen wurden weber durch Schneefall noch durch Lawinen verursacht.

#### C. Sonftige Ausgaben.

**1904** Fr. 81 114.09 1**903** Fr. 78 786. 30

mehr Fr. 2 327. 79

Die Mehrkoften wurden burch größere Reparaturen und Rekonstruktionen an ber Schneeschleubermaschine (Rotary) verursacht (Fr. 7 909. 09).

#### III. Stations: und Expeditionsbienft.

Die Gesamtausgaben im Betrage von Fr. 3473056.44 übersteigen biejenigen bes Vorjahres um Fr. 269114.27. Von bieser Mehrausgabe fallen Fr. 248921.03 auf Personalkosten und Fr. 20193.24 auf sonstige Ausgaben.

Die Zunahme der Personalausgaben ist hauptsächlich auf die im Laufe des Jahres infolge der Durchsführung des neuen Arbeitsgesetzes notwendig gewordene Personalvermehrung zurückzuführen.

Die Erhöhung ber sonstigen Ausgaben fällt ber Hauptsache nach auf die Posten für Drucksachen, Papier Formulare, Billette, Brenn= und Beleuchtungsmaterial und ist eine Folge ber Zunahme bes Berkehrs.

#### IV. Fahrdienft. (Lokomotiv= und Wagendienft).

Die Ausgaben fur ben Fahrbienft betragen:	1904	1903	
A. Personalausgaben	Fr. 1 652 897. 40	Fr. 1542132.52	
B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Wagen .	" 2 408 284.53	" 2 407 134. 66	
C. Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials .	" 1 485 932 <b>.</b> 49	"	
D. Sonstige Ausgaben	" 44 288. 63	"	
zusammen	Fr. 5 591 403, 05	Fr. 5 304 552.01	
mehr	Fr. 286 851. 04 = 3	0,4 0/0.	
Die Fahrdienstleiftungen waren:			

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1904	5 151 090	775 757 340
" " 1903	5 105 007	755 804 480
Die Mehrleistung gegenüber bem		
Vorjahre beträgt:	$46\ 083 = 0.9^{\ 0}/_{0}$	$19\ 952\ 860\ =\ 2_{.64}\ ^{0}/_{0}.$

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen folgenbermaßen:

#### A. Berfonalausgaben.

	1904	1903
1. Maschinenmeister und bessen Sulfspersonal	Fr. 53 092.64	Fr. 39 089.86
mehr	" 14 002 <b>.</b> 78	
		4

2. Maschinenpersonal und Bagenvisiteure:

a) Borftanbe ber Maschinenbepots und beren Gulfspersonal.

1904 1903 Fr. 84 944. 60 Fr. 78 488. 86

mehr " 6 455.74

b) Lotomotivführer und Seizer:

1904 Fr. 1 231 246, 71 Fr. 1 166 463, 35

mehr " 64 783. 36

c) Bagenvisiteure:

1904 1903 Fr. 96 409. 39 Fr. 87 557. 70 mehr , 8 851. 69

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung bes Fahrmaterials (Lokomotiv= und Wagenreiniger).

1904 1903 Fr. 187 204.06 Fr. 170 532.75 mehr , 16 671.31

Die unter Ziffer IV A 1—3 angeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 110 764. 88 gegenüber bem Vorjahre sind hauptsächlich durch die infolge des neuen Arbeitszeitgesetzes notwendig gewordene Personals vermehrung entstanden.

B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Bagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lotomotiven:

1904

1903

Fr. 2 112 380, 47

Fr. 2 162 888. 50

meniger " 50 508. 03

b) Für Bagen:

1904

1903

Fr. 8

8 670. 82 Fr. 10 060. 13

weniger " 1 389. 31

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

1904

1903

Fr. 89 977.85

Fr. 88 857. 99

mehr " 1119.86

b) Für Bagen.

1904

1903

Fr. 13 556. 49

Fr. 11 224. 13

mehr , 2 332.36

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

1904

1903

Fr. 15 355. 02

Fr. 15 561. 98

meniger " 206. 96

b) Für Bagen:

1904

1903.

Fr. 131 263. 01

Fr. 82 511. 58

mehr " 48 751.43

4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpadung, Baffer und Streufand.

a) Für Lokomotiven:

1904

1903

Kr. 32 453. 94

Fr. 31 720, 73

mehr , 733. 21

b) Für Wagen:

1904

1903

Fr. 4 626. 93

Fr. 4 309.62

mehr " 317.31

Gegenüber bem Vorjahre sind für die unter IV B 1-4 angeführten Materialkosten ausgegeben worden:

für die Lokomotiven

meniger Fr. 48 861. 92

" " Wagen

mehr " 50 011. 79

zusammen mehr Fr. 1 149.87

Die Minderausgaben für die Lokomotiven resultieren aus dem geringern Kohlenverbrauch, wofür trot ben etwas größeren Fahrdienstleistungen der Betrag von Fr. 50 508. 03 weniger verausgabt wurde.

Der Kohlenverbrauch mar:

1904

1903

Per Lokomotivkilometer

15,78 kg

16,29 kg = weniger 3,14 °/0

Ber Bruttotonnenkilometer

0,105 "

0,110 " = meniger 4,55 °/0

Der geringere Kohlenverbrauch ist burch die Einführung eines besonderen Heizerinstruktionsdienstes erzielt worden, der im Berichtsjahre für die richtige Bedienung der Feuerung in Verbindung mit den an 111 Lokomotiven angebrachten Langer'schen Nauchverbrennungsapparaten durchgeführt wurde.

Die Mehrausgabe für die Wagen ist hauptsächlich dadurch erfolgt, daß an die italienischen Bahnverswaltungen nachträglich dis zum Jahr 1901 zurück zu datierende Bergütungen für die elektrische Beleuchtung ihrer für den durchgehenden Bersehr gestellten Kurswagen zu leisten waren, wofür die bezüglichen Bereindarungen erst im Berichtsjahre zum Abschluß gebracht wurden. Die genannten Bergütungen erscheinen erstmals in der Rechnunz und zwar für die Jahre 1901—1904 mit dem Betrag von Fr. 50 336.70.

C) Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials.

1. Lofomotiven und Tenber:

1904

1903

Fr. 936 956. 92

Fr. 795 889, 91

mehr " 141 067. 01

#### 2. Berfonenmagen:

1904

1903

Fr. 341 511. 24

Fr. 308 358. 51

mehr " 33 152. 73

#### 3. Laftmagen:

1904

1903

Fr. 207 464. 33

Fr. 213 349. 41

weniger " 5885.08

Für ben Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials sind unter IV C 1—3 gegenüber dem Vorjahre Fr. 168 334.66 mehr ausgegeben worden, weil entsprechend dem vermehrten Rollmaterialbestand mehr Lokomotiven und Wagen zur Reparatur gekommen sind, für die stark beanspruchten Schnellzugslokomotiven größere Resselselsreparaturen und für die vierachsigen Personenwagen mehr Hauptreparaturen notwendig wurden und infolge der Erhöhung der Arbeitslöhne.

#### D) Sonftige Musgaben.

Die Ausgaben ber fämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

1904

1903

Fr. 44 288.63

Fr. 37 687. —

mehr " 6 601. 63

Die Mehrkoften von Fr. 6 601. 63 sind hauptsächlich für die Ergänzung und ben Unterhalt von Inventargegenständen bes Lokomotiv= und Wagendienstes entstanden.

#### V. Berichiedene Ansgaben.

Die Ausgaben fur Bacht= unb Dietzinfen betragen:

						1904		1903
1. Für Bahnhöfe und Bahn	trecten	•			Fr.	177 418.76	Fr.	184 097. 74
2. Für Rollmaterial (Wagen	miete) .	•	•	•	"	$645\ 033.\ 57$	"	$605\ 373.\ 07$
3. Für sonstige Objekte		•			"	6 583, 48	"	5664.52
					Fr.	829 035. 81	Fr.	795 135, 33

Die Ausgaben für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken betragen Fr. 6 678. 98 weniger als 1903. Die Mehrausgaben für Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 39 660. 50 sind namentlich infolge der Zirkulation von deutschen bezw. italienischen Personenwagen auf der Gotthardbahn bis Ende 1904 entstanden.

Auf Verlust an Hulfsgeschäften ergibt sich gegenüber bem Vorjahr eine Ausgabe von Fr. 453.54 für auf dem Materialkonto konstatierte Abgänge.

Feuerversicherung en. Die Bersicherung gegen Feuerschaben hat im Berichtsjahre zu keinen besonderen Maßnahmen Anlaß gegeben. Dagegen ersorberte der hohe Stand der Getreibelager in den Lagersschuppen in Brunnen, Altdorf und Flüelen den Abschluß einer Reihe von Versicherungsverträgen für Getreide auf kurze Dauer, wie im Jahre 1903.

Unfallentschäbigungen. Die Ausgaben beliefen sich auf Fr. 89 629. 32 gegen Fr. 108 398.01 im Jahre 1903.

Auf Grund bes Haftpflicht-Übereinkommens vom 5. September 1885 hatten wir im Jahr 1904 zu bezahlen:

Fr.	832.46	für	ben	Unfall	von	Bruggen	vom	Jahre	1902
"	6927.75	"	<i>II</i> -	. "	. "	Palézieur	. "	,,	1903
,,	749.60	"	"	"	,,	Mönchenstein	,,	"	1891
"	107.88	"	"	"	" "	3ollikofen .	"		1891
	831.40	"	"	, "	"	Bütschwil	"		1901
Fr.	9 449. 09								

Unsere Leistungen an die Versicherungsgemeinschaft haben seit beren Bestand, d. h. vom 1. Oktober 1885 an bis zum 31. Dezember 1904 betragen Fr. 374 803. 85. Dieselben verteilen sich auf folgende Unfälle:

	-				•			
Unfall	zwischen Renan und Convers		vom	8.	Juli	1886	Fr.	3 341. 98
"	be Werra in StMaurice	4	"	2.	August	1887	,,	3 443. 44
Ù	bei Mönchenstein		,,	14.	Juni	1891	,,	204 539. 17
"	im Böthbergtunnel		, ,,	25.	Juni	1891	"	7 794. 21
"	bei Zollikofen		"	15.	August	1891	"	101 449. 24
"	Jat. Schindler in Auvernier		,, ,,,	10.	Dezember	1893	,,	364.67
"	Jos. Bommer in Aarau		"	18.	Januar	1894	,,	1432.74
"	in Aarau		"	4.	Juni	1899	"	31 238. 54
"	Jean Grisoni bei Cressier		"	29.	Juli	1899	"	138.82
"	Postpacker Matter in Bern		"	8.	Dezember	1900	"	3 676. 38
"	bei Hendschikon		"	12.	April	1901	"	924.85
"	" Neuveville		"	2.	September	1901	"	5 766. —
"	" Bütschwil		"	6.	Dezember	1901	,,	1 645. 13
",	" Bruggen		"	10.	Mai	1902	,,	2 120. 93
,,	" Palézieur		"	21.	November	1903	"	6 927. 75
					Wie	oben	Fr.	374 803. 85
						6 y -		

Einzelne Haftpflichtfälle sind aber noch nicht erledigt. Auf die Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904, b. h. in die Rechnungsperiode für den Rückfauf, fallen 9 Fälle mit Zahlungen im Betrage von Fr. 52438.40, welche bei der Rückfaufsberechnung  $2^{1/2}$  fach in Anschlag kommen; auch diese Fälle sind aber noch nicht ganz abgeschlossen.

Die Leistungen unserer Gesellschaft beziffern sich somit bis zum 31. Dezember 1904 auf etwas mehr als 500 000 Fr.; eine Gegenleistung haben wir nie beanspruchen mussen. Wir waren beshalb nicht wenig überstascht, als uns die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen mit Schreiben vom 18. März d. J. das genannte übereinkommen mit seinen Nachträgen auf den 30. September 1905 gekündigt hat. Dazu mussen wir freilich bemerken, daß die Bundesbahnen nach Verstaatlichung der Zentralbahn, Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Jura-Simplondahn neben und noch der einzige Vertragskontrahent sind, daß wir uns an den Schadensummen nach Abzug einer mäßigen Leistung, welche die vom Unsall betroffene Verwaltung zum voraus übernehmen muß, bisher mit 14—16 % zu beteiligen hatten.

Trot bes für uns ungunftigen Ergebnisses bebauern wir die Kündigung sehr, benn die gegenseitige Berssicherung gewährt den Mitgliedern der Gemeinschaft eine unbeschränkte Sicherheit, eine außerordentlich freie Beswegung in der Abwicklung der Haftschlichtfälle gegenüber den Reisenden und Drittpersonen und eine mit den

geringsten Unkosten verbundene Verwaltung. Wir haben uns gefragt, ob wir einen Versicherungsvertrag mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft abschließen sollen, nehmen aber hiervon Umgang. In erster Linie ist uns bekannt, daß diese Gesellschaften Verträge mit unbeschränkter Haftung nicht mehr eingehen, zweitens sind die Prämien sehr hoch, und endlich wäre der Abschliß durch den Umstand in hohem Maße erschwert, daß wir uns nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit versichern könnten. Wir kommen deshalb zur Anlegung einer Spezialsreserve und werden hiervon bei der Gewinns und Verlustrechnung zu sprechen haben.

Entschäbigungsforberungen für Berluft, Minberung, Beschäbigung und Berspätung von Gütersenbungen murben im Berichtsight eingereicht: 7622.

Entschädigungen murben geleiftet:

für V	erlu <u>j</u> t, Winderu	ng und L	Beschäbigun	g .					•	in	1377	Fällen	Fr. 64	752.26
" B	erspätung und i	rrige In	tradierung		٠, •					"	1298	"	" 25	201.54
" un	ırichtige Behand	lung von	Zollgeleits	cheinen	2C.					,,	6	"	"	11.95
" B	erschiedenes		٠, .		. •	•			•	"	3	"	"	99.65
								3	ufammen	in	2684	Fällen	Fr. 90	065.40
	Hiervon gehen	ab:			, 4									
Rückve	rgütungen von	Bahngese	Uschaften							Fr	. 65 31	10.80		
Beteili	gung fehlbarer	Angestellt	er 2c			•				"	_	. —		
Erlös	aus überzählige	n Trans	portgegenstä	nben	•	•		•	•	"	2 0	77.54	Fr. 67	388.34
				G3 F	leiben	somit	zu	unfern	Lasten				Fr. 22	677.06

Ronzessionsgebuhr ift wie im Sahre 1903 auf Fr. 55 200. — festgeset worben.

Beiträge an bie Sulfstasse und an bie Rrantentassen, Geschenke. Wir verweisen auf Seite 31 u. ff.

Verschießen es: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 66 897. 39 übersteigen biejenigen des Vorjahres um Fr. 9 322. 68, verursacht hauptsächlich durch die Erweiterung der Primars und Sekundarschulen in Bellinzona. Sie schließen unter anderem folgende Posten in sich:

Fr. 16 794. 22 Zahlungen für bas Lebensmittelmagazin in Bellinzona.

- " 7 677. 91 Zahlungen für die Wasch- und Babeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in ber Zentralwerkstätte, und
- " 30 678. Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

#### E. Berichiedenes.

#### 1. Unfälle.

	Im Berichtsjahre find beim Betrieb im engern Sinne 109 Unfalle vorgekommen,	und zwar:
	1. Entgleisungen: auf ben Stationen	1
	auf offener Bahn	
	2. Zufammenftöße: auf ben Stationen	1
	auf offener Bahn	· ·
	3. Unfälle, von welchen Menfchen betroffen murben:	106
	4. Unbere Unfälle:	
	Gesamtzahl ber Unfälle	108
(	Infolge biefer Unfälle wurden getötet:.	verlett:
	1. Durch Entgleisungen ober Bufammenftoge	
	Reisenbe —	
	Bahnbebienstete —	· . —
	Drittpersonen —	
	2. Durch sonstige Ereignisse	
	Reisenbe —	1
	Bahnbedienstete 2	102
	Drittpersonen 1	_
	3	103
	Selbstmordversuch	1

Betreffend die Unfalle mit toblichem Ausgang ermähnen wir folgendes:

Am 31. Juli stürzte ber Gütervorarbeiter Bomio Angelo in Bellinzona beim Einlad von Eilgut in Zug 79 vom Handgepäckwagen, wobei er unter eine nachstürzende 250 kg schwere Kiste geriet; Bomio ist den dabei erlittenen Berletzungen am 22. August erlegen.

Am 22. August wurde das ca. 2 Jahre alte Knäblein August des Landwirtes Faßbind, welches von dem etwa 25 Meter von der Bahn entfernt liegenden Hause weg durch die Latteneinfriedigung der Bahn auf das Geleise gelangt sein muß, zwischen Walchwil und Goldau vom Zug 201 überfahren und sofort getötet.

Am 4. Oktober geriet ber Bauarbeiter Bosco Antonio beim Gang von der Arbeitsstelle bei ber Stellwerksanlage zwischen den Geleisen III und IV zum Perron auf dem Bahnhose Arth-Golbau unter eine manövrierende Lokomotive und erlitt so starke Berletzungen, daß er noch am gleichen Tage benselben erlag.

#### 2. Sulfs: und Rrantentaffen.

#### a) Sulfstaffe für bie Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 1908 auf 2063, das Bermögen von Fr. 6 961 084. — auf Fr. 7 604 788. 46 gestiegen. Auf den 31. Dezember 1904 ist wiederum die versicherungstechnische Bilanz durch Experten aufzustellen; die bezüglichen Arbeiten sind angeordnet worden. Im übrigen verweisen wir auf die tabellarischen Übersichten.

überficht über bie Attinmitglieber ber Sulfstaffe.

Jahr	Am Jahres- anfang	Eingetreten	Dhne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Juvalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1894	1166	90	33. ,	3	9	7	1204
1895	1204	105	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3.	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	. 3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269		3 3	14	17	1908
1904	1908	192	10		11	16	2063

## überficht über bie Unterftütten und Benfionierten.

		m )re8=		nachs nd des		Abgang während des Jahres									Am	
	anf			hres		υ	Interstiitt	e			Pensi	onierte	Jahresende			
Jahr	Unterstiitzte	Pensionierte	Unferstüßte	Pensionierte	durch Wieders eintritt d. Ers werbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Averfals entfchädigung	Gestorben	Total	durch Averfals entfchädigung	nadı § 12 *)	Gestorben	Total	Unterftiitste	Pensionierte	
1894	31	68	8	11		2	1	2	5	_		_		34	79	
1895	34	79	6	9		2	1	_	3	1	1	4	6	37	82	
1896	37	82	5	27	-	15		_	15				_	27	109	
1897	27	109	5	21	1	8	-		9		<del></del>	1	1	23	129	
1898	23	129	7	15	-	5	-		5	-	_	_		25	144	
1899	25	144	5	11	1	3	-	, <del>, , ,</del> ,	4		1	_	_	26	154	
1900	26	154	3	25	_	6	-	_	6	-		1	1	23	178	
1901	23	178	10	27	_	12	_		12	_		1	1	21	204	
1902	21	204	7.	23	1	8	_		9	1	2.	-	3	19	224	
1903	19	224.	9	27	1	8	_	1	10	_	3	.6	9	18	242	
1904	18	242	3	31	3	10	_	1	14	-	<del></del> '.,	4	4	7	269	

\*) Bolljährigfeit penfioneberechtigter Rinber.

Bei ben Benfionierten ift die Familie eines verftorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Berfon gerechnet.

## Finanzielle überficht über bie Sulfstaffe.

#### Einnahmen.

Jahr	Salbo vom Borjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen	Total
1894	2 181 671.37	100 389.08*)	151 881.48	141 586.38†)	2 575 528.81
1895	2 491 899.76	122 234.28*)	267 554.27 **)	141 962.19†)	3 023 650.50
1896	2 935 802.22	94 288.95	346 530.95 ††)	158 941.72†)	3 535 563.84
1897	3 443 950.52	106 954.54	226 114.58	152 671.61	3 929 691.25
1898	3 833 065.13	105 533.42	247 457.29	164 666.06	4 350 721.54
1899	4 243 346.56	122 144.27	274 258.11	177 374.38	4 817 123.32
1900	4 694 600.31	151 655.39	306 810.41	205 437.50	5 358 503.61
1901	5 214 294.78	156 367.22	290 607.88	222 867.25	5 884 136.53
1902	5 719 920.53	160 985,20	313 810.96	257 757.46	6 452 474.15
1903	6 263 999.58	202 437,92	427 833.39	262 887.10	7 157 157.99
1904	6 961 084	198 525.46	354 452.55	305 808.57	7 819 870.58

Ausgaben.

	u	Interstiitungen	und Benfioner		Abgangs:			
Jahr	an lebende Mitglieder	an die Hinter= lassenen ver= storb. Mitgl.	Aversalent= schädigungen	Total	entschädi= gungen	Berschiebene Ausgaben	Total	Saldo- vortrag
1894	39 182.75	34 056.08	4 250.—	77 488.83	3 260.—	2 879.72	83 628.55	2 491 899.76
1895	34 442.25	39 152.30	8 100.—	81 694.55	4 075.20	2 078.53	87 848.28	2 935 802.22
1896	32 710.05	44 846.92	8 470.—	86 026.97	3 108.80	$2\ 477.55$	91 613.32	3 443 950.52
1897	36 393 51	56 128.96		92 522.47	1 662.65	2 441	96 626.12	3 833 065.18
1898	39 989.31	63 240.42	,	103 229.73	1 585.20	2 560.05	107 374.98	4 243 346,56
1899	47 238.36	70 306.55		117 544.91	2 340.40	2 637.70	122 523.01	4 694 600.81
1900	51 804.72	80 895.98	4 000.—	136 700.70	4 859.88	$2\;648{85}$	144 208.88	5 214 294.78
1901	63 854.so	91 049.55	_	154 904.35	6 744.10	$2\ 567. \scriptscriptstyle 55$	164 216.—	5 719 920.58
1902	79 921	96 253.27	5 000.—	181 174.27	4 529.40	2 770.90	188 474.57	6 263 999.58
1903	83 898.44	104 902.05	_	188 800.49	4 349.45	2 924.05	196 073.99	6 961 084
1904	94 946.24	113 196.25	1 000.—	209 142.49	3 025.43	2 914.20	215 082.12	7 604 788.46

<sup>\*)</sup> Mit Einschluß ber Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.

\*\*) Fullusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100 000. —.

†) Jinsen und Kursgewinne.

††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103 881. 69.

#### b) Rrantentaffen für bie Arbeiter ber Gottharbbahn.

Die Rechnung ber Krankenkasse sür bie beim Bahnaufsichts und Unterhaltungsbiensten sten st beschäftigten Arbeiter erzeigt einen Rückgang bes Vermögens von Fr. 79 172. 77 auf Fr. 72 191.89. Die Erklärung hierfür liegt in der Mindereinnahme auf dem Posten: "Regelmäßige Beiträge der Mitglieder", der von Fr. 24 733. 35 auf Fr. 16 705. — zurückgegangen ist, während die Ausgaben für Unterstützungen an lebende Mitglieder nur eine Abnahme von Fr. 31 061.06 auf Fr. 28 088. 10 ausweisen. Es erklärt sich das aus der Tatsache, daß im Jahr 1903 auch die Arbeiter beim Bau des II. Geleises der Strecke Immensees Brunnen der Kasse angehörten, dann aber im Jahre 1904 mit der Beendigung der Bauten keine Beiträge mehr leisteten.

Die Krankenkasse für die beim Stations, Magazins, Depot und Werkstättebienst beschäftigten Arbeiter erzeigt eine Vermögenszunahme von Fr. 58 006. 13 auf Fr. 63 978. 87.

# c. Konba für Belohnung hervorragenber Leiftungen zur Berhütung von Unglücksfällen im Betriebsbienfte.

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3538.64. Für Belohnungen von Angestellten bes Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinenbienstes wurden bemselben Fr. 280. — enthoben. Der Titelbestand wurde im Jahre 1904 von Fr. 96000. — auf nominell Fr. 100000. —  $3^{1/2}$  % Obligationen ber Schweizer. Bundesbahnen erhöht.

## F. Sülfsgeichäfte.

#### 1. Bertftattebienft.

Die Zahl der befinitiven Angestellten ist um 1 Werksührergehülfen und 1 Vorarbeiter reduziert und um 1 Magazinsgehülfen vermehrt worden.

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

Um 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 539 Mann 31. Dezember " " " " 519 "

Die größte Bahl am Monatsende mar 543, die kleinfte 519 Mann, und gwar:

Monteurs	•		•	10—10	Glafer und Gehülfen .			•	2-2
Gruppenchefs		*		4-4	Maler und Gehülfen .		•	•	21—19
Schlosser und Gehülfen	•	•		202 - 185	Sattler und Gehülfen .			•	1516
Dreher und Gehülfen .		•		42 - 43	Hobler, Bohrer und Frafer	•	•		12 - 13
Rupferschmiebe und Gehülfen	•	•		4—4	Handlangermeister .	•			5 - 5
Reffelschmiebe und Gehülfen	•			8 - 8	Handlanger		*	•	114 - 103
Spengler	•	•		1-1	Nachtwächter			•	44
Gießer und Gehülfen .	•	•	•	4 - 4	Heizer	•	•		2 - 2
Schmiede und Gehülfen	•			10—11	Lehrlinge	•	•		35 - 37
Zuschläger	•			12 - 11	Ausläufer		•		1-1
Schreiner und Gehülfen		•	•	35 - 36					

Im ganzen gelangten 242 Lokomotiven, 884 Personen- und 2617 Guterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 29 Lokomotiven, 29 Personen- und 36 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 25 Lokomotiven, 32 Personen- und 66 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer biesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Ersat der alten Führerbremsventile No. 23 durch solche mit Ausgleichvorrichtung und Druckregler an 20 Lokomotiven; Andringen der zweiteiligen Metallkupplung für Dampsheizung zwischen Lokomotiven und Tender an 51 Lokomotiven; Andringen des Langer'schen Rauchverzehrers an 87 Lokomotiven, Andringen der Lusteinlaßventile, System "Ricour", an 8 Lokomotiven; Umbau der Lokomotive No. 144 in eine Heißdampslokomotive, System "Pielock"; Andringen des elektr. Klingelwerkes an 6 Wagen; Andringen der Dynamomaschinenbeleuchtung System Brown, Boveri & Cie. an 2 vierachsigen Wagen; Andringen der Faltenbalgvorreiber nach deutschem Normal an 74 Wagen; Anfertigung von Materialien, wie: Rotzusmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotzuß, Rotzusröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in ben Depotwerkstätten:

am 1. Januar

91 Mann

" 31. Dezember 103

und wechselte bas Jahr hindurch zwischen 91 und 103 Mann.

Auf die brei Depots verteilt, ergeben fich folgende Rahlen:

	Gritfelb:	Biasca:	Bellinzona
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	23 - 27	11-12	10—11
Dreher	1	_	
Resselschmiebe	`1	<del>-</del>	
Spengler	1	_	<del></del>
Schmiebe und Zuschläger	1	^ ^	
Schreiner	1		-
Lehrlinge	7-9	3-4	
Dampfmaschinenheizer	1		
Handlanger	10—13	5	9-13

#### 2. Gasanftalt.

Die Wischgasanstalt in	Belling	ona p	roduz	ierte	im Ł	3erich	tsjahre	•	•	•	49 085,340	$m^{3}$	<b>Gag</b>
Die Vorräte betrugen an	ı 1. 🤅	Zanua	r 190	04	•		•	•	•	•	374,000	"	
										Total	49 459,840	$m^8$	Gas
Hiervon wurden abgegebe	n:												
an Wagen ber Gottharbbahn			•		7.		. I	30	159	,699			
" " frember Bermaltunger	ι.							15	312	,810			
					•						45 472,009	${\bf m^3}$	Gas
Gasverluft im Jahre 1904	•	•					•		•	•	3 667,931	"	"
Gasvorrat am 1. Januar 1905		•	•	•	•			•			319,400	"	
								Total	wie	oben	49 459,340	${\bf m^3}$	Gas
D (1. 2 1. 11. 11. 11. 11. 11.	·	1 1 -Y. 1 =	: - Y										

Der Gaspreis stellte fich im Berichtsjahre:

per produzierten m3 Gas auf Fr. 1. 39

" nußbaren " " " " 1.50.

# G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

## 1. Allgemeine Bermaltung.

Sekretariat und Kanglei ber Direktion (inklusive 2 übersetzer) .	1904 16	$\underbrace{\frac{1903}{16}}$	
Archivariat	2	3	
Bureau ber Rechnungsrevision	.8	7	
Buchhaltungsbureau	6	6	.i
Hauptkasse	6	6	
Rommerzielles Bureau	15	15	
Rommerzielle Agenten	2	2	
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	43	43	
Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)	5	4	
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	4	4	
Apparther on a second of the s	8	8	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8	
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	39	31	
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen und im	. 00	91	
Lebensmittelmagazin	12	16	
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	13	11	
pribuijquien bei Gotthurbough. Legter und Legterninen		187	180
		.01	100
2. Bahnauffichts= und Unterhaltungsi	bienst.		
Oberingenieur und Centralbureau	22	21	
Bahningenieure und beren Bureaur	17	17	
Bahnmeister und Aufseher	25	25	
Borarbeiter, Bahnmeister= und Vorarbeiter=Gehülfen	45	45	
Streckenwärter	103	104	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	206	182	
Barrierenwärterinnen	121	121	
Berschiedene Angestellte	10	8	
Arbeites im Taglohn	535	512	
aroute in Engloyi			1035
	10		1000
3. Stations =, Expeditions = und Zugsb	ienst.		
Oberbetriebsinspettor und Bureau besselben	19	16	
Wagenkontrolle	11	11	
Betriebsinspektion	1	1	
Repräsentant in Luino	1	1	
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1	
Billetdrucker	1	1	
Bahnhosporstände	8	8	
Stationsporstände	36	36	
Übertrag"	78 12	71 75	1215

	1904	1903				
ůı	bertrag 78 1	271 75 1215				
Soundhefs	22	18				
Stationsgehülfen	96	82				
Einnehmer	. 14	12				
Gepäckerpedienten	9	7				
Ambulante Stellvertreter	16	16				
Telegraphisten	23	23				
Wagenkontrolleure	29	27				
Borftanbe ber Guterexpeditionen Chiaffo und Luino	2	2				
Stellvertreter berfelben; ferner Rechnungsführer, Guter	:fassier,	,				
I. Zollbeklarant in Chiaffo und Luino und Stellv	ertreter					
bes Lagerhaus-Verwalters	8	8				
Borftande der Gutererpeditionen Arth-Goldau, Biasca, Bell	inzona,					
Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Goldo	m) . 6	6				
Gütererpeditionsgehülfen	68	58				
Güterschaffner	22	23				
Rangiermeister	16	12				
Rangiermeister=Gehülfen	9	5				
Portiers	11	10				
Bolontäre	45	50				
Stationswärter	160	137				
Rangiervorarbeiter, befinitiv	6	6				
Gütervorarbeiter, "	12	12				
Manövristen, "	48	36				
Stationsarbeiter, "	41	39				
" mit Taglohn	235	201				
Beleuchtungswärter	7	7				
Ober-Zugführer	2	2				
Zugführer	75	71				
Konbutteure	139	115				
Schlafwagendiener	3	3				
Bremser		172				
¥		391 1235				
		1200				
4. Maschinenbier	ı ft.					
2. 2011	-					
Maschinenmeister und bessen Hulfspersonal (intl. 1 prov						
Bureaugehülfe)	19	18				
Vorstände ber Maschinenbepots und beren Hulfspersonal (inkl.						
2 prov. Bureaugehülfen, 3 Ausläufer und 1 Ba		26				
Lokomotivführer	143	137				
Lokomotivheizer						
Ŭ	lbertrag 339 S	2662 321 2450				

						Übertı	ag	1904 339 2	-	321	2450	
	Lokomotivheizer, proi	oiforifc						· 41*)		34*	)	
	Pupermeister .	• •						3		3		
	Lokomotivputer			3.0				112		101		
	Lampisten .	•			•	•		5		4	. •	
	Wagenaufseher	•	•		•	·		1		1		
	Wagenvisiteure	•		•	•	•	•	26		25		
	Wagenvisiteure, prov	iforita		•	•	•	•	7		8		
	Wagenreiniger, Wag					•	•	42		40		
	0 0						•	1		1		
	Aufseher für die elek			•	•	•	•			3		
	Arbeiter der Akkumu	latoren=Ladelt	atton.	•	•	•	•	4	_			
		, ,							581		541	
		5.	Wert	ît ä t t	enb	i e n st						
		, '		ralwer		15-300						
					•							
	Werkstättenchef und			(infl.	1 pro	visorisc	her					
ı	Burcaugehülfe				•	• ,		13		13		
	Werkführer (3) und	Werkführerg	ehülfen (f	5)			•	. 8		8		
	Vorarbeiter .			•			•	12		13		
	Monteurs, Gruppen Schmiede, Sch											
	Bohrer, Fraiser	und Damp	maschinen	heizer				384		366		
	Handlanger und Na	chtwächter (4	) .					110		121		
	Lehrlinge .		1					37		37		
		In ben	Werkstät	ten bei	r Mas	d)inen	bepots.				- /	
	Werkführergehülfen			•		•		1		- 1		
•	Vorarbeiter .							4		4		
	Schlosser, Dreher, C	Schmiede, Sp	engler, C	öchreine	er unb	Dam	pf=					
	maschinenwärter			100				53		55		
	Handlanger (inkl. 1	Ausläufer)					•	30		25		
	Lehrlinge .							11		8		
									663 -		651	
			6. (3)	a B a	n st a 1	١t.						
	Gasmeister .		0				•	1		1		
		•	•	•	•	•	٠	1		1		
	Gasmeistergehülfen	•	• •	•	•	. •	•			20		
	Gasarbeiter .	• •	• •	•	•	•	•	6	8 _	5	7	
						To	tal	$\overline{3}$	914		3649	
			m . ¥									
			Reka									
					1904					19	03	
~ /	Betriebsbeamten . Arbeiter im Taglohn		2256, 1658,	per s	Bahnki		r 8,17 6,01		3, per 6, "	r Bah	ntilomet "	er 7,36 5,85
	,	Total		, per L						r Bah	nfilomete	

<sup>\*)</sup> Die für Ausnahmefalle weiter benötigten prov. Beiger find in den Lotomotivputgern und Werkflattearbeitern eingerechnet.