Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 34 (1905)

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: 28.11.2025

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

Bezugnehmend auf die im vorjährigen Geschäftsberichte an gleicher Stelle gemachten Mitteilungen über die in Ausführung begriffenen Ergänzungs- und Neubauten berichten wir, daß die Verbesserung der Kommunikations-Verhältnisse im Vereiche des Bahnhofes Chiasso, sowie auch die Stellwerks- und Signaleinrichtungen für diesen Bahnhof zwar vollendet sind, jedoch wegen ausständiger Rechnungen noch nicht abgerechnet werden konnten.

Was die Verstärkung der Eisenkonstruktion der Brücken und Durchlässe betrifft, so werden diese Arbeiten auf der Nordseite des Gotthard fortgesetzt. Die Erneuerung der Eisenkonstruktion der zweiten Öffnung der Verzasca-Brücke dei Gordola wurde anfangs des laufenden Jahres vollendet, so daß nunmehr die im Jahre 1902 begonnene, mit erheblichem Auswand verbundene Erneuerung der Eisenkonstruktionen für die 5 Öffnungen der Tessisca-Brücke auf der Linie Cadenazzo-Locarno durchgeführt ist; wir verweisen diesbezüglich auf unseren Geschäftsbericht pro 1902, Seite 18.

Die im vorigen Jahre bestellten 6 Lokomotiven und 3 vierachsigen kombinierten Gepäck- und Postwagen wurden im Berichtsjahre abgeliefert und stehen mit ihren Kosten auch bereits in der vorliegenden Baurcchnung. Infolge der Zunahme des Verkehrs in der jüngst abgelaufenen Betriebsperiode mußten wir an eine weitere Bermehrung des Lokomotivparkes gehen und haben zur Ablieferung noch im laufenden Jahre bestellt:

8 Schlepptender-Lokomotiven ber Serie C 4/5 für Büterzüge und Schnellzugsvorspann auf ftarken Steigungen.

II. Bahnbetrieb.

A. Zarifmagregeln.

1. Personen: und Gepäckverkehr. Das Geltungsgebiet ber Generalabonnements hat seit bem 1. Januar 1901, auf welchen Zeitpunkt letztmals die Taren neu festgesetzt wurden, eine Erweiterung um nahezu 500 Kilometer ersahren, worunter sich u. a. das wichtige Netz der Ithätischen Bahnen und die Strecke Brigs Ijelle (Simplontunnel) befinden. Infolge dieser Erweiterung des Geltungsbereichs und mit Rücksicht auf die ohnehin niedrigen Erträgnisse der Generalabonnements wurden die Preise derselben auf den 1. Januar 1906 etwas erhöht, bei welchem Anlaß auch ein neues Abonnement, gültig für 45 Tage, vereinbart wurde. Die neuen Preise betragen:

a)	für e	ine	Person:		I. Klaffe	II. Rlaffe	II	I. Klasse
	für	15	Tage		Fr. 80.—	Fr. 55.—	Fr	. 40.—
	"	30	"		" 120.—	" 85.—		60.—
	"	45	"		" 160.—	" 110.—	,	80.—
	"	3	Monate		" 280.—	" 195.—		140. —
	"	6	"	x (x)	,, 440.—	" 310.—	,,	220.—
	" "	12	"		" 690. —	" 485.—		345.—
b)	für z	w e i	: Personen	in berfelben	Gefchäftsfirma:			
	für	12	Monate		Fr. 920.—	Fr. 645.—	Fi	. 460.—

Gleichzeitig wurde die Berteilung der Einnahmen aus den 3, 6 und 12 monatlichen Abonnements insofern geandert, daß nunmehr an diesen Einnahmen die Gesamteinnahmen der einzelnen beteiligten Transportanstalten aus dem Personenverkehr, also auch diesenigen der I. Klasse, die bisher ausgeschlossen waren, partizipieren. Hiedurch wurde unsern Bestrebungen nach einer stärkern, unsern Leistungen im Abonnementsverkehr besser entspreschenden Beteiligung an den Erträgnissen der Generalabonnements (vergl. Geschäftsbericht für kas Jahr 1900, Seite 14) wenigstens teilweise Rechnung getragen.

Im Berichtsjahre wurden 16 neue Tarife und 11 Tarifnachtrage eingeführt.

Einschließlich ber vom Vorjahr her unerledigt gebliebenen 29 Fälle kamen im Berichtsjahr 1720 Fahrsgelbreklamationen zur Erledigung, von denen 153 abgewiesen wurden, während in 1567 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 21,574.99 zurückbezahlt wurde. 28 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güter- und Viehverkehr. Für ben schweizerisch-italienischen Güterverkehr murbe auf ben Zeitpunkt ber Eröffnung ber Simplonroute die Ausgabe eines gemeinsamen Tarifs via Gottharb und via Simplon vereinbart, bessen Drucklegung von uns übernommen wurde. Derselbe wird für ben größten Teil ber Schweiz Taxen via Gottharb und via Simplon enthalten, für gewisse, im auszesprochenen Gotthardsesbiet liegende Stationen ber Nord- und Ostschweiz, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, dagegen nur solche via Gotthard und für das ganz in der Interessenschaft der Simplonroute liegende westschweizerische Gebiet nur Taxen via Simplon. Soweit für eine Station Taxen via Gotthard und via Simplon bestehen, hat der Absender die Wahl, mittels entsprechender Routenvorschrift im Frachtbriese die Güter zu den Taxen des Besörderungsweges über die eine oder die andere der beiden Routen zu seiten. Die Taxen der Gotthardroute beruhen auf den disserigen Grundlagen; die Taxen sie Bundesdahnstrecken der Simplonroute wurden im allgemeinen in der Weise berechnet, daß sür eine Entsernung von 195 Kilometer (essessiv) die gleichen Gesamttaxen wie von der Gotthardbahn sür die gleich lange Strecke Pino transit—Luzern transit und für die Ressenseitige Konkurrenzierung der beiden Routen vermieden und es wird im großen und ganzen jede derselben den ihr naturgemäß zustehenden Berkehr erhalten.

In ben beutscheitalienischen Tarifverband wird die Simplonroute nach den Erklärungen der schweizerischen Bundesbahnen bis auf weiteres nicht eintreten, da die kurzeste Route zwischen Deutschland und Italien nur in ganz beschränktem Umfang über den Simplon führt.

Im Berichtsjahre gelangten 27 Tarife und 48 Tarifnachtrage zur Einführung, wovon wir speziell bie Tarife für ben Berkehr zwischen gewissen Gebieten Deutschlands und Stationen unserer Berwaltung erwähnen.

Zu ben auf 1. Januar 1905 penbent gebliebenen 403 Frachtreklamationen find im Berichtsjahre 1905 3173 neue Fälle hinzugekommen. Bon diesen 3576 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3108 erledigt, so baß 468 als unerledigt auf das Jahr 1906 vorgetragen wurden.

B. Fahrplan und ausgeführte Büge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat porschriftsgemäß am 1. Mai in Rraft.

In demselben haben die Saisonzüge wieder Aufnahme gefunden, die im Sommer 1904 vom 1. Juli bis und mit 14. September verkehrt haben und dieses Jahr vom 1. Juli bis und mit 30. September ausgeführt wurden. Es betrifft dies den Frühzug 7 Luzern-Göschenen und den Spätzug 8 Göschenen-Luzern, sowie ihre Anschlußzüge 551 Zug-Goldan und 556 Goldan-Zug.

Im weitern wurde die Doppelführung bes 7.10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges 52/118 von Mailand bis Goldau, die voriges Jahr für die Zeit vom 1. Juli bis und mit 15. September vorgesehen war, wieder aufgenommen, dieses Jahr jedoch, dem Bedürsnisse entsprechend, auf die Zeit vom 1. Juni bis und mit 30. September ausgedehnt.

Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen:

1. Die Einführung eines neuen Schnellzuges 105 Luzern-Chiasso mit Abgang in Luzern 9.45 vorm. und Ankunft in Chiasso 3.49 nachm. Dieser schnellsahrende Zug, der an den 7.15 vorm. von Basel abgehenden

und 9.23 vorm. in Lugern eintreffenden bereits bestehenden Schnellzug 105 Bafel-Lugern angeschloffen murbe, erhielt in Chiaffo Fortsetzung nach Mailand burch einen neuen Schnellzug 49, ber 4.14 nachm. von Chiaffo abging und 5.25 nachm. in Mailand eintraf. Schnellzug 105 nimmt in Bafel bie Korrespondenz ber zwischen 6 und 7 Uhr vorm. baselbst aus Deutschland, Frankreich, England und Belgien aukommenben 6 Schnellzüge auf. In Luzern kann berfelbe von Bern aus über Olten erreicht werben und in Flüelen schließt berfelbe an bas Schiff an. Gin Anschluß an Bug 105 von Burich ber murbe baburch hergestellt, bag bie ichmeiz. Bunbesbahnen einen neuen Schnellzug 172 Zurich: Zug mit Abgang in Zurich 9.05 vorm. und Ankunft in Zug 9.50 vorm. einrichteten, ber von Zug nach Golbau burch ben neu eingelegten Schnellzug 205 mit Abgang in Zug 9.53 vorm. und Ankunft in Goldau 10.14 vorm. Fortsetzung erhielt. Während bem neuen Schnellzug 205 Zug-Goldau alle brei Wagenklaffen zugeschieben wurden, haben wir ben neuen Schnellzug 105 Luzern-Chiaffo nur mit Wagen erster und britter Rlaffe ausgeruftet. Maßgebend für biese in ber Schweiz außergewöhnliche Zusammensetzung bes Buges 105 war die Absicht, diesen Zug nicht zu überlaften und ihm dadurch den Charakter eines Expreszuges besser zu mahren. Gemählt murde die erste und die dritte Wagenklasse, weil nach jeder Richtung bereits zwei ben Charakter von Expregzügen tragende Schnellzüge verkehrten, von benen ber eine nur Wagen erster, ber andere nur Wagen erster und zweiter Rlaffe führte, und wir es beshalb als im Interesse bes Berkehrs gelegen erachteten, in bem neuen Schnellzug 105 bie zweite Wagenklaffe burch bie britte zu ersetzen. bemjenigen Bublikum, das in der Regel die zweite Wagenklasse benützt, und nicht Anspruch auf den höchsten Komfort macht, zu gestatten, sich ausnahmsweise ber britten Wagenklasse zu bedienen, wurden in Zug 105 vierachsige Wagen britter Klasse mit Pullmann Drehgestellen eingesett, die sich durch einen ruhigen Gang auszeichnen und zur größeren Bequemlichkeit ber Reisenden im Innern mit Bolftern verseben worben find. Mit Wagen britter Klasse gleichen Typs wurde auch der von Mailand ausgehende Gegenzug zu Zug 105, Expreszug 128 Chiasso-Luzern mit Abgang in Chiaffo 3.49 nachm. und Ankunft in Luzern 8.47 nachm., ber bis zum 1. Mai nur Wagen erfter Rlaffe führte, ausgerüftet.

Beizufügen ist noch, daß wir die durch die Einlage bes Zuges 105 herbeigeführte Entlastung bes 10.50 vorm. von Luzern nach Chiasso-Mailand abgehenden Schnellzuges 107 benützt haben, einem wiederholt gestellten Ansuchen der Regierungen der Kantone Uri und Tessin zu entsprechen und Zug 107 auf einigen weitern Stationen anhalten zu lassen.

- 2. Die Einführung ber neuen Personenzüge 89 und 93 Bellinzona-Locarno und ber neuen Personenzüge 88 und 92 Locarno-Bellinzona. Durch Zug 89 wird dem Schnellzug 105 Luzern-Chiasso Anschluß nach Locarno und durch Zug 88 dem Erpreßzug 128 Chiasso-Luzern Anschluß von Locarno gegeben. Zug 93 schließt in Bellinzona an Zug 5 Luzern-Chiasso, in Giudiasco an Zug 44 Chiasso-Bellinzona und in Cadenazzo an Zug 68 Luino-Bellinzona an. Zug 92 dagegen hat Anschluß in Cadenazzo an Zug 69 Bellinzona-Luino und in Bellinzona an Zug 526 Bellinzona-Biasca.
- 3. Die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Mailand und dem Gotthard durch die Einlage eines neuen direkt an den Nachtschnellzug 102 Chiasso-Luzern anschließenden Personenzuges 336 Mailand-Chiasso mit Abgang in Mailand 8.30 nachm. und Ankunft in Chiasso 10.00 nachm.
- 4. Die Herstellung einer Berbindung zwischen Zug 5 und dem im Juni, Juli, August und September täglich verkehrenden, 12.50 nachm. in Goldau eintressenden S.O.B. Zug 357, wodurch die Späterlegung bes Zuges 5 bedingt war.

b) Winterfahrordnung.

Die einzige wesentliche Anberung, die ber am 1. Oktober in Wirksamkeit geseigte Wintersahrplan bem Sommerfahrplan gegenüber gebracht hat, besteht in der Sistierung der Saisonzuge 7 Luzern-Goschenen, 8 Goschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug, sowie in der Sistierung der Doppelführung des Zuges 52/118

Mailand Golban. Im übrigen ist mit Bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, daß auch dieses Jahr sur ben Transport der italienischen und tessinischen Arbeiter anläßlich ihrer Auswanderung und Heimkehr, sowie für den Transport der zahlreichen Fremden, die im April und Mai, aus dem Süden kommend, die Gotthardbahn benützten, Supplementszüge in den Fahrplan eingelegt werden mußten.

C. Ginnahmen und Statistit des Bertehrs.

A.	Ginnahmen aus bem	1905 (276 Kilometer)						1904 (276 Kilometer)					Mehr= einnahme gegenübe			Minders einnahme r 1904		
	Gifenbahntransport.		Fr.		Cts.	Pro	gente		Fr.		Cts.	pro	ozente	8	r.	Cts.	Fr.	Cts.
I.	Personentransport	10	181	902	22	41,74	39,88	9	310	915	39	41,20	39,09	870	986	83		-
	Gepade, Tiere u. Gütere transport (infl. Nebenges bühren):						N					8						
	a. Gepäck		001	010	01	4	3,88		002	477	0.1	3,95	3,75	07	534	90		_
	b. Tiere		389		1			11		388	1	' '	1,54		530		_	
	c. Güter aller Art							11				,		100				_
		-			-	100	•			641				1 792	010	07	_	-
В.	Einnahmen aus ver=				,			-							,			
	schiedenen Quellen .	1	137	617	02	5.	4,46	1	217	286	77	= 0	5,11				79 669	75
	Totaleinnahmen	25	530	268	93		100	23	817	928	61		100	1 712	340	32	(*)	_
		_		-						10 Dec					-		/	-

Die Betriebslänge betrug in ber Berichtsperiobe wie im Borjahre 276 Rilometer.

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Berichtsjahre in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Alle Berkehrskategorien weisen sowohl in den Transportmengen als in den Einnahmen eine erhebliche Zunahme auf. Die Transporteinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1792010.07 oder um 7,98% gestiegen und bisher nicht erreicht worden. Sie betragen:

						1905		1904
per	Bahnkilometer		•	5.	Fr.	88 379. 17	Fr.	81 886.38
"	Bugskilometer	•			"	6.72	, ,,	6.55
"	Tag .			•	"	66 829. 18	"	61 7 50. 39

Die Monate Januar und Februar weisen kleine Mindereinnahmen, alle übrigen Monate dagegen wesentliche Mehreinnahmen auf. Die größte monatliche Einnahme hat der Monat Oktober mit Fr. 2 387 430. 10 und die kleinste der Monat Januar mit Fr. 1 336 158. 28 geliefert. Im Durchschnitt ergibt sich per Monat eine Einnahme von Fr. 2 032 720. 99 gegen Fr. 1 883 386. 82 im Vorjahre.

über die Statistik des Berkehrs und der Einnahmen find dem Berichte in bisheriger Weise die versschiedenen Resultate enthaltende Tabellen beigegeben, aus denen wir hier folgendes hervorheben:

1. Berfonentransport.

Der Personenverkehr hat eine bebeutenbe Zunahme aufzuweisen, die sich auf alle wichtigern Berkehrsarten erstreckt. Der größte Beitrag zu der Mehreinnahme ist von den Reisen mit Gesellschaftsbillets und zusammensstellbaren Fahrscheinheften geliefert worden. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich von 3 106 488 auf 3 333 273 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 549 779 auf 602 409 gehoben.

Die Zahl ber zurückgelegten Personenkilometer ist von 151 739 076 auf 166 264 881 gestiegen. Die Distanz, bie jeber Reisenbe im Durchschnitt besahren hat, beträgt 49,88 Kilometer gegen 48,85 im Vorjahre. Was bas prozentuale Verhältnis ber Benutzung ber brei Wagenklassen anbetrifft, so hat die Frequenz der zweiten Klasse abgenommen, diejenige der ersten und dritten Klasse bagegen zugenommen. Es betrug die Zahl der Reisenden:

			1905	1904
i	n der	I. Klaffe	$180.271 = 5{,}41 {}^{0}/_{0}$	$162\ 066 = 5_{,22}\ ^{0}/_{0}$
,	, ,,	II. "	$680\ 511\ =\ 20_{,41}\ ^{0}/_{0}$	$651\ 379 = 20,97\ ^{\circ}/_{\circ}$
,	, ,,	III. "	$2472491 = 74{,}_{18}{}^{0}/_{0}$	$2\ 293\ 043 = 73_{,81}\ ^{0}/_{0}$

Personenkilometer find zurückgelegt worben :

				- 1	19	1904					
in	ber	I. 5	Rlasse	$18\ 555\ 898$	=	11,16 0/6	ò	$16\ 938\ 178$	= 11,16	$^{\rm o}/_{\rm o}$	
"	,,	II.	"	46 677 122	=	28,07 0/6	0	$44\ 952\ 402$	=29,63	0/0	
"	,,	III.	"	101 031 861	=	60,77 0/6	0	$89\ 848\ 496$	= 59,21	0/0	

Jeber Reisende hat somit burchschnittlich befahren:

in	ber	I. Klasse	102,93 Rm.	104,51 Rm.
"	,,	II. "	68,59 "	69,01 ,
"	"	III. "	40,86 ,,	39,18 "

Es trifft Reisenbe:

Die Einnahmen aus dem Personentransport haben sich von Fr. 9 310 915. 39 auf Fr. 10 181 902. 22 ober um Fr. 870 986. 83 = 9.35 % gehoben. Es haben geliesert:

		1905	1904								
die	I. Rlasse	$\mathfrak{Fr.} \ 2\ 319\ 409 = 22,78\ ^{0}/_{0}$	Fr. 2 097 036 = 22,52 0/0								
"	II. "	$_{"}$ 3 436 115 = 33,75 $^{\circ}$ / $_{\circ}$	$_{\prime\prime}$ 3 299 481 = 35,44 $^{\circ}/_{\circ}$								
,,	Ш. "	$4426378 = 43,47^{\circ}/_{\circ}$	$_{0}$ 3 914 398 = 42,04 $^{\circ}/_{\circ}$								

Als Fahrtare ift von jeder Berson durchschnittlich bezahlt worden:

				1	1905						904
in	ber	I.	Rlasse	Fr.	12.87					Fr.	12.94
"	"	II.	"	"	5.05					"	5.07
"	"	III.	"	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	1.79						1.71

Die Ginnahme per Reisenden und Risometer beträgt burchschnittlich:

©t \bar{s} . 6_{12} ©t \bar{s} . 6_{14} .

Der kilometrische Ertrag aus bem Personentransport ift von Fr. 33 735. 20 auf Fr. 36 890. 95 gestiegen.

2. Gepäcttransport.

Ungefähr im gleichen Verhältnis wie der Personenverkehr hat der Gepäckverkehr zugenommen; auch hier sind alle wichtigern Verkehre beteiligt. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 9766 auf 10602 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4303 auf 4779 gestiegen. Die Mehreinnahme beträgt Fr. 97534.90 oder 10,92 %.

3. Tiertransport.

Die Gesamtzahl ber beförberten Tiere ist von 103 266 auf 118 942 ober um 15 676 gestiegen. Die Einnahmen haben sich um Fr. 22 530. 79 ober um 6,13 °/0 gehoben. Die Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien, bie im Borjahre stark zurückgegangen war, hat sich im Berichtssahr wieder in aussteigender Linie bewegt.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr bes Berichtsjahres hat sowohl in den Transportmengen als in den Einnahmen eine weitere bebeutende Zunahme aufzuweisen. Der größte Beitrag zu der Zunahme ist vom Transport von Kohlen und metallurgischen Produkten aus Deutschland nach Italien und von Wein und frischem Obst aus Italien geliefert worden. Ein Teil der bezeichneten Mehrtransporte aus Italien wird den Betriedsschwierigkeiten, mit denen die italienischen Staatsdahnen zu kämpsen haben, der undefriedigenden Obsternte der Schweiz und der Erhöhung der schweizerischen Eingangszölle für Wein auf 1. Januar 1906 zuzuschreiben sein. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 1 165 593 auf 1 248 463 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 598 269 auf 648 018 gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 165 122 355 auf 178 852 941 gehoben. Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 143,26 Kilometer gegen 141,66 im Borjahre. In der Kangordnung der verschiedenen Warengattungen nach der Größe des Gewichtsstehen die Lebens= und Genusmittel mit 442 317 Tonnen = 35,43 % in der ersten Linie, die metallurgischen Produkte mit 202 972 Tonnen = 16,26 % in der zweiten Linie und die Baumaterialien mit 173 656 Tonnen = 13,91 % in der dritten Linie. Auf die vier Haupttarischassier verteilen sich die Transportquantitäten wie solgt:

								190	5	-		1904	:	
Eilgüter .				•	•	•	48 188	Tonnen	=	$3,86^{-0}/0$	48 101	Tonnen	=	$4,_{12}$ $^{0}/_{0}$
Stückgüter							60 973	"	=	4,88 0/0	57 323	,,	=	4,91 0/0
Gewöhnliche	Wag	enla	ıbun	gsgüter			336 835	,,	=	$26,98^{-0}/o$	311 800	"	=	$26,76$ $^{0}/_{0}$
Ausnahmetar	ifgüte	er					802 467	. //	=	64,28 0/0	$748\ 369$	"	=	64,21 0/0

Die Hauptverkehre sind mit folgenden Quantitäten beteiligt:

	1905	 1904		
Schweiz-Jalien	84 640 Tonnen	80 075 Tonnen		
Stalien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes				
Getreide)	355 881 "	353 814 "		
Deutschland, Belgien, Holland und Frank-				
reich—Stalien	303 513 "	250 631 "		
Stalien-Deutschland, Belgien, Holland und				
England	119 716 "	110 376 "		

Diese Ziffern umfaffen auch bie in Chiaffo transit und Bino transit reexpedierten Guterfendungen.

Nach und von bem Safenplatz Genua find beforbert worben:

		1905	1904					
nach	Genua	18 814 Tonnen	17 514 Tonnen					
von	"	207 203 "	213 246 "					

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. $12\,028\,860.49$ auf Fr. $12\,829\,818.04$ oder um den bedeutenden Betrag von Fr. $800\,957.55=6{,}_{66}\,^{0}/_{0}$ gestiegen. Der Ertrag per Kilometer hat sich von Fr. $43\,582.83$ auf Fr. $46\,484.85$ gehoben.

Die Betriebsei	nnah	men	aus	ver	ſġi	eben	en O	uellen ftellen	fich gegenübe	r benjenigen
bes Jahres 1904 wie folgt:								1905		1904
Pacht= und Mietzinsen .	· .		•				Fr.	1 124 050.09	Fr. 12	03 677. 62
Ertrag von Sulfsgeschäften							"	$6\ 239.21$	"	7 125. 68
Sonstige Einnahmen .				•	•		"	7,327.72	"	6483.47
				w.			Fr.	1 137 617. 02	Fr. 12	17 286, 77

Diese Einnahmen bleiben gegenüber bem Vorjahre um Fr. 79 669. 75 zuruck, herbeigeführt burch ben vermehrten Übergang ber italienischen Personenwagen auf die Gottharbbahn im Durchgangsverkehr.

D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

Ausgaben.	1905 Betriebene Bahnlä 276 Am.	1904 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	Mehr- Minder- ausgabe ausgabe gegenüber 1904.
	Fr. Ct.	⁹ /0 Fr. Ct. ⁰ /0	Fr. Ct. Fr. Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung	638 694 57	4.87 653 659 56 4.72	- $-$ 14 964 99
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2 447 293 76 16	6. ₇₈ 2 570 476 13 18. ₅₇	_ _ 123 182 37
III. " ben Stations=, Expeditions= und			
Zugsbienst	3 697 465 38 25	5.84 3 473 056 44 25.08	224 408 94 — -
IV. " ben Fahrdienst	6 089 213 17 4	1,74 5 591 403 05 40.87	497 810 12
V. " verschiedene Ausgaben	$1\ 716\ 722\ 10$	1.77 1 561 110 66 11.26	155 611 44
Total	14 589 388 98 1	00 13 849 705 84 100	739 683 14

				1905	1904
Die	Ausgabe	beträgt	per	Bahnkilometer Fr. 52 860. 11 Fr.	50 180.09
"	- "	, ,,	"	Zugskilometer " 4.0191 "	4.0131
"	"	,, .	"	Rutkilometer " 3.2223 "	3.2639
'n	"	<i>"</i>	"	Wagenachsenkilometer " 0.1259 "	0.1254
"	"	"	"	Bruttotonnenkilometer " 0.0180 "	0.0183
. "	"	· "	"	in Prozenten ber Betriebseinnahmen 57.15	58.15
11 .	,, -	"	"	" " Transporteinnahmen 59.81	61.28

I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Berwaltung betragen

			1905	1904
A. Personalausgaben	•	•	Fr. 539 104, 81	Fr. 525 089. 72
B. Sonstige Ausgaben	•	•	99 589. 76	" 128 569. 84
			Fr. 638 694. 57	Fr. 653 659. 56

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1905 um Fr. 14 015.09, mährend die sonstigen Ausgaben um Fr. 28 980.08 gegenüber dem Vorjahre zurückgeblieben sind. Erstere Mehrkosten stehen mit den Besoldungsserhöhungen im Zusammenhang. Dagegen betragen die Ausgaben für Reklame im Jahre 1905 Fr. 31 507.41 weniger als 1904.

II. Aufficht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben fur biefen Teil bes Betriebes betrugen:

		1905	1904
A.	Personalausgaben	Fr. 1 097 982. 21	Fr. 1 071 543. 74
В.	Unterhalt und Erneuerung ber Bahn=		
	anlagen	" 1 267 615. 77	"
C.	Sonstige Ausgaben	"	,, 81 114. 09
	zusammen wie oben	Fr. 2 447 293. 76	Fr. 2570 476. 13
	meniger	Fr. 123 182. 37	

A. Berfonalausgaben.

Die Mehrausgabe von Fr. 26 438. 47 wird zum Teil bamit begründet, daß im Berichtsjahre, wie aus bem Personaletat ber Abteilung "Bahnaufsicht und Unterhalt" (Seite 36) ersichtlich ift, wieder eine Anzahl Sulfsarbeiter in ftanbige Stellung übergeführt murben und bamit in ben Genuß ber bezahlten Ruhetage und Urlaube tamen; jum Teil betrifft bieselbe die weitere Ausführung bes Arbeitsgesehes, indem auch ben Gulfsarbeitern bei regelmäßiger Beschäftigung Rubetage bezahlt und Urlaube zugeteilt werben mußten.

B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen.

Es murben aufgewendet:

e	Co louves any second		1905		1904
1.	Für Unterhalt bes Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr.	310 534. 56	Fr.	$262\ 303.\ 02$
2.	" Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues mit Materialkosten .	"	617 868. 63	"	$782\ 917.\ 20$
3.	" Unterhalt ber Hochbauten ber Stationen und ber Streden .	"	175 736. 16	"	215 462. —
4.	" Unterhalt ber Telegraphenleitungen, Signale und Ginfriedigungen	"	114 331.80	"	102 139. 65
5.	" Räumung ber Bahn von Schnee und Gis		49 144. 62	_"	54 996. 43
	zusammen	Fr.	1 267 615.77	Fr.	1 417 818. 30
	ober weniger	Fr.	150 202. 53		

ad. 1. Unterhalt bes Bahnkörpers und ber Rebenanlagen. Mehrkosten : Fr. 48 231. 54. 3m Berichtsjahre wurden die Ausgaben burch verschiedene außerorbentliche Rekonstruktionsarbeiten (Fr. 15 671. 55), sowie burch Berrechnung von Ausgaben, welche infolge Erstellung bes II. Geleises Immenfee-Brunnen entstanden, nach dem Nechnungsgesetz jedoch nicht dem Baukonto belaftet werben durften (Fr. 62 353. 51), beeinflußt; die verbleibenden Ausgaben für den laufenden Unterhalt des Unterbaues varierten zwar in einzelnen Posten erheblich, blieben aber im ganzen etwas unter ben Rosten bes Vorjahres (ca. Fr. 6300).

ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleife, Beichen, Drehfcheiben und Schiebebühnen). Bon ben hierher gehörigen Ausgaben entfallen:

	1905	1904
1. Auf bas verwendete Geleise-, Weichen- und sonstige Material	Fr. 401 303. 79	Fr. 554 258.06
abzüglich Erlös aus bem ausgewechselten Altmaterial und		
Rudgabe von nicht verwendetem Neumaterial	" 88 461. 30	, 93 097. 56
bleiben	Fr. 312 842.49	Fr. 461 160, 50
2. Auf Attorbe, Löhne u. Reparaturen (Handwerfer u. Werkstätte)	" 305 026. 14	, 321 756.70
zusammen	Fr. 617 868.63	Fr. 782 917. 20
weniger	Fr. 165 048. 57	*

Wir führen zuerst ben im Berichtsjahre erfolgten Umbau von Streckengeleisen, sowie die Erneuerung ber Schwellen ober Schienen in zusammenhängenden Strecken auf, welche Arbeiten nahezu die Hälfte ber obigen Ausgaben erforbert haben;

1.	Umbau der alten Geleise Type Π und schwellen:	IV a	auf	Gifenso	Hivellen	mit	Sď	jienen	Type	IV a	auf	Holz=
	im linken Geleise bes Briftentunnels				. •				•	408	\mathbf{m}	Geleise
	im rechten Geleise bes Wattingertunnel	S				•		• ~		584	"	,,
	im rechten Geleise bes Travitunnels	•			•					240	"	"
	im Maroggiatunnel			•		•	•			576	"	"
0	116 5 11 6. (15. 12 TT 5	~ . v :	· "		~ v ·	~		T 7.7	ב מכיר	٠,	~	
z.	Umbau ber alten Geleise Type II auf		-		151				1 Gile		/	
	im linken Geleise, km 65,850—65,580							•	•.			Geleise
	im rechten " " 101,434—102				•			· •		948		"
	im " " 104,355—104	,868	•	•		•	•	•	٠	513	"	. "
3	Muswechslung von alten Gifenschwellen	aeaei	n 50	(stehmel	Γρ11 •							
•	im Hochflutiumel				icii.					219	m	Geleise
	im Axenbergtunnel	•	•	•	•		•	•	•	744		•
	im linken und rechten Geleise bes Gott	· Harbti	• 111111016	•			•	•	* 1	1904	"	"
	im Precassinotunnel	iguton	unner	,	•	•	•	•	•/	248	"	"
	im Massagnotunnel	•	•	•	•	•	•	•	•	195		"
	tin weaffagnotainee	•	•	•	•	•	•	•	•	199	"	"
4.	Auswechslung ausgenütter Schienen:											H 19
	im Ölbergtunnel									300	m	Geleise
	im linken Geleife bes Gottharbtunnels								e .	1300	,,	' , ' '
	im rechten " " "									600	",	,,
	im linken " km 98,089—99,460									1371	"	"
	im " " 101,039—101,486									447	".	",
	im " bes Pianotonbotunnels						•		•	351	,,	` <i>"</i>
	im " " " Travitunnels								•	370	"	"
	in ber Strecke km 161,874-162,392 &	er Lo					•			518	,,	"
											001	"

In ber letztern Strecke murben wieder brauchbare alte Schienen aus ben andern Umbauftrecken verwendet (vergl. Geschäftsbericht 1904, S. 22).

Der Gefamtumbau erftrectte fich nach vorstehender Aufzählung im Berichtsjahre:

```
auf 3 449 m Geleise Totalerneuerung (1904: 8 619 m)
" 2 883 " " Schwellenerneuerung (1904: 1 044 m)
und " 5 257 " " Schienenerneuerung (1904: 3 708 m)
```

im ganzen auf 11 589 m Geleise (1904: 13 371 m).

Davon entfallen:

```
auf ben Gottharbtunnel . . . . 3 284 m Geleise " andere Tunnel . . . . . . 4 328 " " " " offene Strecken . . . . . . . . . . . . 3 977 " "
```

Die Minderausgabe auf diesem Rapitel ift auf ben geringern Umfang bes Geleiseumbaues zurudzuführen.

Außerdem wurden noch Schwellen-, Schienen- und Totalerneuerungen, sowie Vermehrung der Schwellen anzahl zur Verstärkung in den Hauptgeseisen der Bahnhöfe Arth-Goldan und Bellinzona und der Stationen Steinen, Cadenazzo und Balerna vorgenommen.

Wegen Abnützung ober sonstigen Unzulänglichkeiten mußten 10 einfache Weichen und 1 Kreuzungsweiche vollständig erneuert werden (1904: 6 einfache Weichen).

Der Stand ber Hauptgeleise ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, welcher zum Bergleiche ber Stand Ende 1904 und Ende 1883 beigefügt ist.

	1905	5	1904		1883 1)		
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee	Geleiselänge in Metern	0/0	Geleiselänge in Metern	°/o	Geleiselänge in Metern	0/0	
bis Brunnen und Flüelen bis Giubiasco .	415 419	100	415 419	100	267 933	100	
Hievon entfallen einerseits: auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	7 365	1,7	7 887	1,9	49 456	18,5	
" " " Stahlschienen der Type I	9 196	2,2	9 196	2,2	16 488	6,2	
" " " " " II	191 793	46,2	193 730	46,6	201 989	75,3	
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	240	0,1	240	-0,1	- 1		
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	206 825	49,8	204 366	49,2	_	_	
und anderseits:							
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .		_		_	88 975	33,2	
" " Gichen= u. Buchenschwellen	150 141	36,2	147 301	35,5	168 103	62,8	
" " Gifenschwellen	265 278	63,8	268 118	64,5	10 855	4,0	

¹⁾ durchgehende eingeleifig.

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit 272 533 m, wovon 142 886 m ober 52,4 % boppelgeleifig.

Die Länge ber Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 118418 m gegen 116830 m im Borjahre; die Bermehrung rührt von den neu erstellten Nebengeleisen her (vergl. Abschnitt I Bahnbau).

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

	1905	1904
a) Fur ben Unterhalt bes Berwaltungsgebäubes in Luzern .	Fr. 14 902. 28	Fr. 3 705. —
b) Fur ben laufenden Unterhalt ber Bahnhöfe und Stationen		
und der Strecke	"	" 126 026.49
c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch und Wiederherstellungsarbeiten	"	"
d) Für prov. Schuppen zur Ginlagerung von Getreibe in Brunnen		
und Altdorf	"	" 69 340. 16
zusammen	Fr. 175 736. 16	Fr. 215 462. —
weniger	Fr. 39 725. 84	

Die Mehrausgabe für das Verwaltungsgebäube in Luzern ist durch dringende Renovationen mehrerer Bureaux und Auswechslung der alten Rippenheizkörper durch Radiatorkörper entstanden; solche Renovationen mussen in den nächsten Jahren wegen starter Abnützung sortgesetzt werden.

Die Ausgaben für ben laufenben Unterhalt ber Hochbauten ber Bahnhöfe und Stationen und ber Strecke sind ziemlich gleich geblieben.

Der nächste Possen enthält Ausgaben, welche teils burch Bergrößerung von Gebäuben, teils burch Abanberung ber inneren Einteilung entstanden sind, und der letzte die restlichen Ausgaben für die prov. Getreidesschuppen der Lagerperiode, 1904/1905 (vergl. Geschäftsbericht 1904, Seite 24). In der Lagerperiode 1905/1906 reichten die bestehenden Lagerschuppen aus; der höchste Lagerbestand dieser Periode wurde mit 3917 Wagenladungen in der ersten Dekade des Monats Februar 1906 erreicht.

ad 4. Unterhalt ber Telegraphen= und elektr. Signalleitungen, ber festen Signaleinrichtungen und ber Einfriedigungen und Barrieren.

1905		1904
Ausgaben	Fr. 114 331.80	Fr. 102 139. 65
mehr	Fr. 12 192. 15	

Die Ausgaben für die elektrischen Leitungen haben sich vermindert (1905 Fr. 37 939.06 gegen 1904 Fr. 44 741.25), dagegen sind diesenigen für den Unterhalt der Signaleinrichtungen und der Einfriedigungen erheblich gestiegen und zwar: erstere von Fr. 9 255. 81 auf Fr. 19 111.05 wegen des vermehrten Unterhaltes infolge der in den letzten Jahren erstellten Ergänzungen an den Signaleinrichtungen und wegen Übertragung von Ausgaden infolge des Baues des II. Geleises Jumensee-Brunnen, welche dem Baukonto nicht belastet werden konnten, und letztere von Fr. 48 142.59 auf Fr. 57 281.69 wegen vermehrtem Ersat der Holzeinsriedigungen auf der Strecke Luzern-Jumensee und der Lebhäge durch Steinplatten- und Drahteinfriedigung mit Steinsäulen auf der Monte Cenere- und Pinolinie.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

	1905	1904	
Ausgaben	Fr. 49 144. 62	Fr. 54 996. 4	13
weniger	Fr. 5851.81	T X	

Im Berichtsjahre find die Ausgaben für den Schneebruch wieder etwas geringer gewesen als im Vorjahr; Göschenen und die Strecke Airolo-Faido sind auch in diesem Jahre an den Ausgaben am meisten beteiligt (beinahe 50 % der Gesantausgaben); über besondere Vorkomnnisse infolge Schneefall und Lawinen haben wir nicht zu berichten.

C. Sonftige Ausgaben.

		1905			1904
Unsgaben	Fr.	81 695. 78		Fr.	81 114.09
mehr	Fr.	581.69	1		

Im Ginzelnen haben wir hier feine Bemerkungen beizufügen.

III. Stations: und Expeditionsdienft.

Die Gesamtausgaben, die sich auf Fr. 3697465. 38 belaufen, sind gegenüber benjenigen bes Borjahres um Fr. 224408. 94 gestiegen. Hiervon fallen Fr. 207435. 29 auf Personalkosten und Fr. 16973. 65 auf diverse Ausgaben.

Die Personalausgaben sind gestiegen infolge ber durch die Zunahme bes Verkehrs notwendig gewordenen Personalvermehrung. Bei den diversen Ausgaben fällt die Erhöhung der Hauptsache nach auf die Kosten für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Stationen.

IV. Fahrdienft. (Lokomotiv= und Wagendienft).

Die Ausgaben fur ben Fahrbienft be	etragen:	1905	1904	
A. Personalausgaben	Tr.	1 715 276.89	Fr. 1 652 897. 40	
B. Materialverbrauch ber Lokomotive	n und Wagen . "	2 650 113. 31	" 2 408 284.53	
C. Unterhalt und Erneuerung bes R	dollmaterials . "	1 680 355, 22	" 1 485 932.49	
D. Sonstige Ausgaben	"	43 467, 75	_" 44 288. 63	
	zusammen Fr.	6 089 213. 17	Fr. 5 591 403, 05	
	mehr Fr.	497810.12 =	8,9 0/0.	
Die Fahrbienftleiftungen maren:			đ	
	Lokomotivkilometer	Brutto	tonnenkilometer	
im Jahre 1905	5 483 701	824	4 309 348	
,, 1904	5 151 090	77!	5 757 340	
Die Mehrleiftung gegenüber bem				
Vorjahre beträgt:	332 611 =	6,46 °/0 48	$8552008 = 6,26^{\circ}/0$	•
" " 1904 Die Mehrleiftung gegenüber bem	5 151 090	77!	5 757 340	•

Die Ausgaben ftellen fich im einzelnen wie folgt:

A. Personalausgaben.

1905 1904

1. Maschinenmeister und bessen Hülfspersonal Fr. 43 475. 54 Fr. 53 092. 64 weniger " 9 617. 10

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Borftanbe ber Majdinenbepots und beren Sulfsperfonal.

1905 1904 Fr. 91 309. 15 Fr. 84 944. 60 mehr , 6 364. 55

b) Lotomotivführer und Beiger:

mehr

1905 Fr. 1 290 084. 86 Fr. 1 231 246, 71 58 838. 15

c) Bagenvisiteure:

1905 1904 Fr. 97 796. 05 Fr. 96 409. 39 mehr , 1 386. 66

3. Personal für Ausrüftung und Reinigung bes Fahrmaterials (Lokomotiv= und Bagenreiniger).

Die unter Ziffer 1V A 1-3 aufgeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. $62\,379.49$ gegenüber bem Vorjahre sind durch die vermehrten Fahrdienstleistungen verursacht.

B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Bagen. 1. Brennmaterial: a) Für Lokomotiven: 1905 1904 Fr. 2 374 725. 07 Fr. 2 112 380, 47 262 344.60 mehr b) Für Wagen: 1905 1904 Fr. 8413.90 Fr. 8 670.82 256.92 weniger " 2. Schmiermaterial: a) Kur Lokomotiven: 1904 1905 Fr. 96 096. 44 Fr. 89 977. 85 6 118.59 mehr b) Für Bagen. 1905 1904 Fr. 10 210. 34 Fr. 13 556.49 weniger " 3 346. 15 3. Beleuchtungsmaterial. a) Für Lokomotiven: 1905 1904 Fr. 15 355.02 Fr. 14 982. 54 weniger " 372.48 b) Für Wagen: 1905 1904 Fr. 105 109, 98 Fr. 131 263. 01 26 153.03 weniger " 4. Reinigungs- und Desinfettionsmaterial, Berpadung, Baffer und Streufand. a) Für Lokomotiven: 1905 1904 Fr. 35 773. 28 Fr. 32 453.94 **3 319.34** mehr

b) Für Bagen:

1905

1904

Fr. 4 801.76

Fr. 4 626.93

mehr " 174.83

Gegenüber bem Borjahre find für bie unter IV B 1-4 aufgeführten Materialkosten ausgegeben worben:

für bie Lokomotiven

mehr Fr. 271 410.05

" " Wagen

meniger " 29 581. 27

zusammen mehr Fr. 241 828. 78

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den vermehrten Fahrdienstleistungen und aus den höheren Kohlenpreisen; der Durchschnittspreis der verbrauchten Kohlen betrug im Verichtsjahre Fr. 27. 93 per Tonne gegenüber Fr. 27. 16 bes Vorjahres.

Die Minberausgaben für die Wagen ergeben sich, weil an die italienischen Bahnverwaltungen keine auf die Vorsahre zurück zu datierende Vergütungen für die elektrische Beleuchtung ihrer für den durchgehenden Verkehr gestellten Kurswagen mehr zu leisten waren. (Vergl. Bemerkung auf Seite 27 bes vorjährigen Geschäftsberichtes.)

C) Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials.

1. Lotomotiven und Tenber:

1905 1904 Fr. 1 099 466. 74 Fr. 936 956. 92 162 509.82 mehr 2. Berfonenmagen: 1905 1904 Fr. 331 306. 35 Fr. 341 511. 24 10 204.89 weniger " 3. Lastwagen: 1905 1904 Fr. 249 582. 13 Fr. 207 464.33

mehr " 42 117. 80 Die Mehrausgaben für die Lokomotiven ergeben sich aus der zu lasten der Betriebsrechnung mit Fr. 246 250.— durchgeführten Abschreibung der ausgemusterten 3 C 2/8 Lokomotiven No. 22—24; die Mehrausgaben für die Lastwagen sind erfolgt, weit mehr Wagen zur Reparatur gekommen sind.

D) Sonftige Ausgaben.

Die Ausgaben ter fämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

1905 Fr. 43 467. 75 Weniger , 820, 88

V. Berichiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht= und Mietzinfen betragen:

						1905		1904
1. Für Bahnhöfe und Bahnftreden					Fr.	179 507. 51	Fr.	177 418.76
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)					"	$699\ 117.\ 05$	"	645 033. 57
3. Für sonstige Objekte .	•	•	•	• •	" .	8 587. 67	<i>II</i> · ·	6 583, 48
					Fr.	887 212. 23	Fr.	829 035. 81

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des ftarken Wagenverkehrs aus Deutschland und Italien Fr. 54 083 48 mehr ausgegeben als im vorhergehenden Jahre.

Gerichts- und Prozeßtosten Fr. 28 919. 25. In bieser Summe sind inbegriffen die erlaufenen Ausgaben im Prozeß mit dem h. Bundesrat betr. Einlagen in den Erneuerungsfonds im Betrage von Fr. 25 942. 30, die bisher auf einem Separat-Konto verbucht waren und im Jahre 1905 befinitiv auf die Betriebsrechnung übertragen worden sind.

Feuerversicherungen. Am 30. Juni 1905 sind die Berträge betr. Bersicherung unseres gesamten beweglichen Eigentums gegen Feuerschaben abgelausen. Sie sind bis zum 1. Mai 1909, b. h. bis zum konzessionsmäßigen übergang der Gotthardbahn an den Bund zu den bisherigen Bedingungen erneuert worden. Im Lauf der Jahre ist die versicherte Summe auf den Betrag von Fr. 26 985 000. — für die Mobilien der Linien und auf Fr. 4 755 400. — für den Bahnhof Chiasso, zusammen auf Fr. 31 740 400. —, Wert 1. Juli 1905, gestiegen, wobei die Lokomotiven nur zu 80°/0 des Inventarwertes von Fr. 11 345 000. — versichert sind. Un der Versicherung sind wie disher beteiligt die Schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern, die Union, Bersicherungsgesellschaft gegen Feuerschaben in Baris, die Basler Versicherungsgesellschaft gegen Feuerschaben in Basles, die Helvetia in St. Gallen, die Gothaer Feuerversicherungsbank auf Gegenseitigkeit in Gotha und die Gesellschaft bes französischen Phönix in Paris, die beiden letzteren nur beim Vertrag betr. Versicherung der Mobilien der Linien.

Die Versicherung ber Getreibelager in Brunnen, Flüelen und Altborf erforberte auch im Berichtsjahr beständige Aufmerksamkeit. Der durchschnittlich hohe Stand bes Hauptlagers in Brunnen veranlaßte uns behufst tunlichster Vermeidung ber umständlichen Nachversicherungen die für Brunnen bestehende dauernde Versicherung vom 1. Januar 1906 an von Fr. 3 000 000. — auf Fr. 4 000 000. — zu erhöhen.

Un fallentick äbigungen. Die Ausgaben erreichten bie Summe von Fr. 110 203. 37 gegen Fr. 89 629. 32 im Borjahre. Dieses Anwachsen ist fein außerorbentliches, sonbern hält sich innert ben Schwankungsgrenzen bes letzten Dezenniums. Die große Mehrzahl ber Entschäbigungsansprüche konnte gütlich erledigt werben. Nur in 2 Fällen ist von ben Ansprechern ber Rechtsweg beschritten worden; diese beiden Prozesse sind wie einige aus früheren Jahren zur Zeit noch hängig.

Auf Grund bes Haftpflichtübereinkommens vom 5. September 1885, welches am 1. Oktober 1905 außer Kraft getreten ift, hatten wir im Jahre 1905 an die Schweizer. Bundesbahnen zu bezahlen:

Für	ben	Unfall	non	Mönchenste	in	1891						Fr.	735. 60
· ,,,	,,	"	"	Zollikofen		1891	,		•			"	81.32
"	"	, "	"	Sonceboz		1900						"	3 540. 69
"	"	"	"	Bruggen		1902	٠					"	2524.22
"	"	"	,,	Palézieur		1903						"	3829.82
"	"	"	"	Buffigny		1903						"	1 988. 47
"	"	" 5	M. O	Nuth, Basel,	Sept.	1904						"	$1\ 250.\ 35$
										zu	fammen	Fr.	13 950. 47

Die Beträge, die wir dieser Versicherungsgemeinschaft seit beren Beginn, d. h. seit dem 1. Oktober 1885, zuführten, und die sich Ende 1904 auf Fr. 374 803. 85 beliesen, haben demnach dis zum 31. Dezember 1905 die Höhe von Fr. 388 754. 32 erreicht. Es ist auch jetzt noch aus einzelnen Unfällen, die sich vor dem 1. Oktober 1905 auf dem Netz der Schweizer. Bundesbahnen ereignet haben, eine weitere Jnanspruchnahme zu gewärtigen.

Entschäbigungsforberungen für Berluft, Minberung, Beschäbigung und Berspätung von Gütersenbungen wurden im Berichtsjahr eingereicht: 6365.

Entschäbigungen murben geleiftet:

	Glaman action at			311	fammen	in	3072	Fällen	Fr.	96 488. 82
"	Verschiebenes	•		•	•	"	2	"	"	96. 38
" "	unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c.		•	•	•	H	15	- //	" "	94.11
	-Berspätung und irrige Instradierung	•	•	•		"	1446	"	"	33 298. 84
fü	r Berluft, Minberung und Beschäbigung		V.	•	•	in	1609	Fällen	Fr.	62999.49

Siervon geben ab:

Rudvergutungen von Bahngefellschaften .		•			Fr. 5	6 804. 61	
Beteiligung fehlbarer Angestellter 2c				•	"		
Erlös aus übergähligen Transportgegenständen	•		•		"	497.85	Fr. 57 302. 46

Es bleiben somit zu unsern laften

Fr. 39 186. 36

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an ben Bund zu entrichtenbe Konzessionsgebühr betrug wie im Jahre 1904 Fr. 55 200.—

Beitrage an die Sulfstaffe und an die Rrantentaffen, Gefchente. Wir verweisen auf Seite 31 u. ff.

Berschieden bie und Betrag von Fr. 78 187. 32 übersteigen biejenigen bes Vorjahres um Fr. 11 289. 93, verursacht teils durch Mehrausgaben für die Privatschulen der Gotthardbahn, unter anderm für die im Juli veranstaltete Schillerseier, teils durch die Kosten der Berechnung der technischen Bilanz der Hülfskasse der Beamten und Angestellten. Sie schließen unter anderem folgende Posten in sich:

Fr. 16 350. 24 Zahlungen für bas Lebensmittelmagazin in Bellingona.

- " 9 133.02 Zahlungen für die Wafch- und Babeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte, und
- " 35 925. 32 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Berichiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre find beim Betrieb im engern Sinne 133 Unfalle vorgekommen:

1.	Entgleisungen: auf ben Stationen	4	
	auf offener Bahn	_	
2.	Bufammenstöße: auf ben Stationen	1	
	auf offener Bahn		
3.	Unfälle, von welchen Menfchen betroffen murben:	125	
4.	Unbere Unfälle:	2	
	Gesamtzahl ber Unfälle	132	

Infolge biefer Unfälle wurben	getötet:	verlett:
1. Durch Entgleifungen ober Bufammenftoge		
Reisende		_
Bahnbebienstete	_	
Drittpersonen	-	7 - 1
2. Durch fonstige Greigniffe		
Reisenbe	· · · · · ·	3
Bahnbedienstete	3	116
Drittpersonen	3	-
	6	119
Selbstmorb		. 1

Bezüglich ber Unfälle mit töblichem Ausgang erwähnen wir folgenbes:

- 1. Am 17. April morgens 1 Uhr wurde auf der Bahnstrecke Giubiasco-Cadenazzo mitten im Geleise die Leiche des ständigen Bahnarbeiters Manni Mansueto aufgefunden. Manni hatte am 16. April Rasttag und muß abends vom Wärterhaus 144 in der Richtung gegen Cadenazzo im Geleise gehend vom Zug 70 übersahren und getötet worden sein.
- 2. Am 12. Juli abends gegen 9 Uhr ist ber Streckenwärter Sabbioni Cesare im Massagnotunnel tot aufgesunden worden. Die Erhebungen über den Unfall haben nichts Bestimmtes ergeben; es scheint, daß Sabbioni auf seinem Rundengang, von Unwohlsein befallen, sich neben den Schienenstrang gesetzt und dann vom Zug 531 übersahren worden ist.
- 3. Am 11. August wollte die 76-jährige Witwe Delmud Ginditta von Osogna den Wegübergang bei Kil. 136,700 bei geschlossener Barriere überschreiten und wurde dabei burch die Lokomotivleersahrt 107a übersfahren und sofort getotet.
- 4. Um 7. Oktober erlitt ber Stationsvolontar Beiße Otto beim Wagenschieben auf ber Station Capolago eine tobliche Berletzung; am 10. gleichen Monats ift er biefer Berletzung erlegen.
- 5. Am 14. November wurde ber zirka 60 Jahre alte, übelhörenbe und geistesschwache Gnos Josef beim Passieren bes mit einer Gitterbarriere abgeschlossenn Privatüberganges (Kil. 36,030) zwischen Altborf und Erstfelb burch Zug 512 überfahren und sofort getötet.
- 6. Am 18. Dezember geriet ber Bahnarbeiter Afchwanden Michael beim Kuppeln von Wagen auf bem Bahnhofe Golbau mit bem Oberkörper zwischen die Puffer und erlitt babei Berletzungen, benen er nach zwei Stunden erlag.

2. Sülfs = und Rrantentaffen.

a) hulfstaffe für bie Beamten und Angestellten.

Die Zahl ber Mitglieber ist von 2063 auf 2232, das Bermögen von Fr. 7604 788. 46 auf Fr. 8277 094. 84 angewachsen. Weitern Ausschluß über die Entwicklung dieser Kasse gibt die nachstehende Tabelle.

Die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetzlicher Vorschrift auf ben 31. Dezember 1904 zu erstellen war, ist uns von dem Experten zu Anfang des laufenden Jahres eingeliefert und von uns sodann dem Eisendahns bepartement zu Handen des Bundesrates zugestellt worden. Diese Vilanz beruht für die Berechnung der Barwerte auf einem Zinssuß von 4% und erzeigt auf dieser Grundlage einen Überschuß von Fr. 332 367. 48. Die Rückäußerung des Bundesrates steht zur Zeit noch aus.

übersicht über bie Aftivmitglieber ber Sulfstaffe.

Jahr	Am Jahres- anfang	Gingetreten	Ohne Unterstützung (mit Ruckerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Fahresende
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	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10		11	16	2063
1905	2063	209	20	1	9	10	2232

Überficht über bie Unterftütten und Benfionierten.

		lm hres=		nd des	- N		Abga	ing wä	ihrend	des J	ahres		•		m
		ang		hres	Unterstiitste				Benfionierte				Jahresende		
Jahr	Unterstüßte	Pensionierte	Unterstiltzte	Penfionierte	durch Wieders eintritt d. Ers werbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Averfal= entfchädigung	Gestorben	Votal	durch Averfals entfchädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Lotal	Unterfüßte	Pensionierte
1895	34	79	6	9		2	1		3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27		15		_	15		_		<u> </u>	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	_	_	9	-		1	1	. 23	129
1898	23	129	7	15	_	5	_	_	5	_	_			25	144
1899	25	144	5	11	1	3	-	_	4		1	l – ,	_	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	-	<u> </u>	4	4	7	269
1905	7	269	5	18		3			3	-	<u>-</u>	3	.3	9	284

^{*)} Bolljährigfeit penfionsberechtigter Rinder.

Bei ben Penfionierten ift die Familie eines verftorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Perfon gerechnet.

Finanzielle überficht über bie Sulfstaffe.

Einnahmen.

Jahr	Salbo vom Borjahr	Beiträge ber Mitglieber	Beiträge ber Gesellschaft	Berschiedene Einnahmen (Zinsen u. s. w.)	Cotal pro Jahr
1895	2 491 899.76	122 234.28*)	267 554.27 **)	141 962.19†)	531 750.74
1896	2 935 802.22	94 288.95	346 530.95 ††)	158 941.72†)	599 761.62
1897	3 443 950.52	106 954.54	226 114.58	152 671.61	485 740.73
1898	3 833 065.13	105 533.06	247 457.29	164 666.06	517 656.41
1899	4 243 346.56	122 144.27	274 258.11	177 374.38	573 776.76
1900	4 694 600.31	151 655.39	306 810.41	205 437.50	663 903.30
1901	5 214 294.78	156 367.22	290 607.33	222 867.25	669 841.80
. 1902	5 719 920.58	160 985.20	313 810.96	257 757.46	$732\ 553{62}$
1903	6 263 999.58	202 437.92	427 833.39	262 887.10	893 158.41
1904	6 961 084	198 525.46	354 452.55	305 808.57	858 786.58
1905	7 604 788.46	212 736.10	381 525.20	317 613.85	911 875.15

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

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

 †) Zinsen und Kursgewinne.

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

Ausgaben.

	ı	Interstiitzungen	und Pensioner	ı	Abgangs=			
Jahr	an lebende Mitglieder	an die Hinter= lassenen ver= storb. Mitgl.	Aversalent= schädigungen	Total	entschädi= gungen	Berschiedene Ausgaben	Total	Salbo- vortrag
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.s
1900	51 804.72	80 895.98	4 000.—	136 700.70	4 859.33	$2\ 648{85}$	144 208.88	5 214 294.7
1901	63 854.80	91 049.55	_	154 904.35	6 744.10	$2\ 567. \scriptscriptstyle 55$	164 216.—	5 719 920.5
1902	79 921	96 253.27	5 000.—	181 174.27	4 529.40	2 770.90	188 474.57	6 263 999.50
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	7 604 788.4
1905	105 281.14	118 937.90	4 000.—	228 219.04	7 881.33	3 468.40	239 568.77	8 277 094.s

b. Rrantentaffen für bie Arbeiter.

Die Nechnung für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättedienst beschäftigten Arbeiter erzeigt eine Vermögensabnahme von Fr. 63 978. 87 auf Fr. 61 314. 85. Wir sind der Meinung, daß hierin lediglich die normalen jährlichen Bedarssschwankungen zum Ausdruck kommen.

Dagegen hat das Vermögen der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts und Unterhaltungsbienst beschäftigten Arbeiter die in den letzten Jahren berichtete rückläusige Bewegung auch im Jahre 1905 fortgesetzt. Wir sahen uns daher nach Maßgabe der Statuten dieser Kasse zunächst veranlaßt, ihr einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 10 000 zuzuwenden, wodurch das Vermögen auf Fr. 75 459. 16 gebracht worden ist, gegen Fr. 72 191. 89 Ende 1904 und Fr. 79 172. 77 Ende 1903. Soweit aus diesem Verlauf ferner auf eine zu schwache Fundierung geschlossen werden muß, erscheint uns eine Mehrung der regelmäßigen Einkünste der Kasse unwermeiblich.

c. Fonds für Belohnung hervorragenber Leistungen zur Berhütung von Unglücksfällen im Betriebsbienste.

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen und Kursgewinn Fr. 3 692. 95 zugefloffen.

Bu Belohnungen murden bemfelben im Sahre 1905 entnommen Fr. 700.

Der Titelbestand wurde um Fr. 5000 erhöht und beträgt am Schlusse bes Jahres Fr. 105 000 31/2 % Obligationen ber schweizer. Bundesbahnen.

F. Bülfsgeichäfte.

1. Wertstättebienft.

Die Zahl der befinitiven Angestellten ist um 1 Werkführer, 1 Zeichner und 2 Vorarbeiter vermehrt und 1 Werkführergehülfen reduziert worden.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 519 Mann " 31. Dezember " " " " 534 "

Die größte Bahl am Monatsende mar 539, die kleinfte 516 Mann, und zwar:

Monteurs			•	10—10	Glaser und Gehülfen .	•.	•	•	2—2
Gruppenchefs				44	Maler und Gehülfen .		• 3		19 - 19
Schlosser und Gehülfen	•			191—188	Sattler und Gehülfen .				17—15
Dreher und Gehülfen .			•	46 - 47	Hobler, Bohrer und Frafer	•	•		11 - 13
Rupferschmiebe und Gehülfen		•	•	4-4	Handlangermeister .				5 - 5
Resselschmiebe und Gehülfen	•	•	•	8 - 7	Handlanger		•		113 - 103
Spengler				1-1	Nachtwächter				44
Gießer und Gehülfen .	•	•		4-4	Heizer	•	•		2-2
Schmiede und Gehülfen	•	•		1111	Lehrlinge	•	•		37 - 30
Zuschläger				10—10	Ausläufer	•	•		1—1
Schreiner und Gehülfen	•	•	•	39 - 36	,				

Im ganzen gelangten 180 Lokomotiven, 868 Personen- und 3070 Guterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 25 Lokomotiven, 32 Personen- und 66 Güterwagen, mährend am 31. Dezember sich 26 Lokomotiven, 27 Personen- und 50 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer biefen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie:

Unfertigung aller Urt Referveftucke für Lokomotiven und Wagen.

Umbau von 4 Lokomotiven in Heißdampflokomotiven System "Pielock", Ausrüsten von 8 Lokomotiven mit Friedmannschen Schmierpumpen, Einbau von Aborten in 3 B= und 4 AB-Wagen; Andringen von Kopfpolstern in 6 C⁴-Wagen; Einrichten der Dynamobeleuchtung in 4 Personen= und 3 Gepäckwagen, Ausrüsten von 12 C⁴ und 5 AB⁴-Wagen mit Faltenbälgen.

Anfertigung von Materialien, wie: Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotsgußröhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in ben Depotwerkstätten:

am 1. Januar

102 Mann

" 31. Dezember 111 "

und wechselte bas Jahr hindurch zwischen 98 bis 112 Mann.

Auf die brei Depots verteilt, ergeben fich folgende Bahlen:

	Grstfelb:	Biasca:	Bellinzona	:
Vorarbeiter	2	1	1	
Schlosser	24 - 29	12—13	10—13	
Dreher	1 1		_	
Resselschmiebe	1			
Spengler	1	_ `		
Schmiebe und Zuschläger	1		<u>. </u>	
Schreiner	1		* · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Lehrlinge	8-9	3	10 <u></u>	
Dampfmaschinenheizer	1 1	_	· ·	
Handlanger	12 - 13	5-6	13—16	

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	47 412,150 m3 Gas
Die Borrate betrugen am 1. Januar 1905	319,400 " "
Total	47 731,550 m3 Gas
Hiervon wurden abzegeben:	
an Wagen der Gotthardbahn	
" " fremder Berwaltungen	
	46 254,614 m ³ Gas
Gasverlust im Jahre 1905	1 160,136 " "
Gasvorrat am 1. Januar 1906	316,800 " "
Dan Cierunie sterie sie im Muikieliekung	47 731,550 m³ Gas

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m3 Gas auf Fr. 1.46

" nutsbaren " " " " 1.50

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

1. Allgemeine Bermaltung.

Sekretariat und Ranglei ber Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	$\underbrace{\frac{1905}{16}}$	$\underbrace{\frac{1904}{16}}$
Archivariat	2	2
Bureau der Nechnungsrevision	8	8
Buchhaltungsbureau	6	6
Hauptkasse	6	6
Rommerzielles Bureau	15	15
Rommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	43	43
Reklamationsbureau	4	5
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	4	4
Albinarthersonal	8	8
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	7	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)		39
	42	39
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in ben Magazinen und im	40	10
Lebensmittelmagazin	48	12
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	13	$\frac{13}{224} \frac{13}{187}$
		224 167
2. Bahnaufficts= und Unterhaltungsb	i e n ît	8.
Oberingenieur und Centralbureau	22	22
Bahningenieure und beren Bureaux	19	17
	30	25
Bahnmeister und Aufseher	45	45
	103	103
	$\frac{103}{222}$	206
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter		
Barrierenwärterinnen	120	121
Berschiedene Angestellte	16	
Arbeiter im Taglohn	<u>523</u>	535
		1100 1084
3. Stations=, Expeditions= und Zugsb	i e n st.	
Oberbetriebsinspektor und Bureau besselben	20	19
Wagenkontrolle	12	11
Betriebsinspektion	1	1
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetbrucker	1	1
Bahnhosvorstände	8	8
Stationsporftände	36	36
•		
Übertrag	80	1324 78 1271

	1905	1904
Übertrag	80 1324	78 1271
Soundchefs	23	22
Stationsgehülfen	104	96
Ginnehmer	16	14
Gepäckerpebienten	10	9
Ambulante Stellvertreter	16	16
Telegraphisten	23	23
Wagenkontrolleure	29	29
Borftanbe ber Gütererpebitionen Chiasso und Luino	2	2
Stellvertreter berfelben; ferner Rechnungsführer, Guterkaffier,		
I. Zollbeklarant in Chiaffo und Luino und Stellvertreter		
bes Lagerhaus-Verwalters	8	8 .
Vorstände ber Gütererpeditionen Arth-Golban, Biasca, Bellinzona,		
Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Golbau) .	6	6
Güterexpeditionsgehülfen	72	68
Güterschaffner	24	22
Rangiermeister	17	16
Rangiermeister-Gehülfen	10	9 .
Portiers	11	11
Bolontare	41	45
Stationswärter	166	160 .
Rangiervorarbeiter, befinitiv	7	6
Gütervorarbeiter, "	15	12
Manövristen, "	61	48
Stationsarbeiter, "	57	41
" mit Taglohn	250	235
Beleuchtungsmarter	7	7
Ober=Zugführer	2	2
Zugführer	79	75
Kondukteure	149	139
Schlafwagenbiener	3	3
Bremser	193	189
		1391
	1481	1991
4. Maschinenbienst.		
Maschinenmeister und bessen Hulfspersonal (intl. 1 provisorisch.		5
Bureaugehülfe)	20	19
Borstande ber Maschinenbepots und beren Hulfspersonal (inkl.	•	
2 prov. Bureaugehülfen, 3 Ausläufer und 1 Wartefrau)	30	29
Lokomotivführer	146	143
Lokomotivheizer	156	148
Übertrag	352 2805	
wetting	000 2000	000 2002

	100							1905		1904		
1.8					,	Übert	rag	$\widetilde{352}$	2805	339	2662	
	Lokomotivheizer, provis	orisch .	:					45*	*)	41*	*)	
	Putzermeister							3		3		
	Lokomotivputzer .		n •					116		112		
	Lampisten		1			•		5		5		
	Wagenaufseher .							1		1		
	Wagenvisiteure .						•	29		26		
	Wagenvisiteure, provisi	orisch .						4		7		
	Wagenreiniger, Wagen	ischmierer und	Wage	nheizer			•	43		42		
	Aufseher für die elektr	. Zugsbeleuch	tung	•		. •	٠	1		1		
	Arbeiter der Akkumula	toren=Ladestati	ion .	•			•	4		4		
									603		581	
									000		901	
		5.	Werk	stätt	e n b	i e n s	t					
			Bent	ralwert	fftätte.							
	Werkstättenchef und be	ssen Bureaune					ther:					
	Zeichner, 1 provi							14		13		
	Werkführer (4) und L						•	.8		8		
	Vorarbeiter	• • •						14		12		
	Monteurs, Gruppenche	efs, Schlosser,	Drehe	r. Sve	enaler.	. Gief	ier.					
	Schmiebe, Schre				_							
	. Bohrer, Fraiser					. •		375		384		
0.	Handlanger und Nach		٠.					119		110		
	Lehrlinge							34		37		
		In den W	San¥stätt	tan San	mai	chinan	Sanata					
	073 ¥5 " Y Y " Y E	Sit ben 2	bertjiun	ien bet	win	ujinen	nehora.					
	Werkführergehülfen .		•	•	•	•	•	1		1		
	Vorarbeiter		, , .Y ~	·	•	·		4		4		
*	Schlosser, Dreher, Sch	gintebe, Speng	gier, S	ajreine	r uno	Wan	ipt=	56		53		
	maschinenwärter Handlanger (inkl. 1 2	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•	•	•	٠	•	38		30		
	Lehrlinge	iusiaujer).	•	•	•	•	•	12		11		
	centinge		•	•	•	•	•		050		0.00	
									670		663	
•			6. ®	a B a r	ı st a l	t.					~	
	Gasmeister							1		1		
	Gasmeiftergehülfen .		•	•	•	•		_		1		
	Gasarbeiter		•	•		•	•	6		6		
			•	•	•	·	•		- 7 . 		8	
						To	tal		4085		3914	
		an an	tefap	; + Y	a + : ^					,		
		90	erup			11.				10	0.4	
					905			—		19		
~ /	Betriebsbeamten .		2390,		dahnki	lomete			0.00	r Bah	ntilomet	er 8,1
Rahl ber	Arbeiter im Taglohn		1695,	"	"		.6,14	16	58, "		"	6,0
0 /												

^{*)} Die für Ansnahmefalle weiter benötigten prov, Beiger find in den Lotomotivputgern und Berfftattearbeitern eingerechnet.