Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 35 (1906)

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: 24.11.2025

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

II. Bahnbetrieb.

A. Zarifmagregeln.

1. 3m Bersonen- und Gepadverkehr gelangten im Berichtsjahre 11 Tarife und 46 Tarifnachtrage zur Ginführung.

Einschließlich ber vom Vorjahre her unerledigt gebliebenen 28 Fälle kamen im Berichtsjahre 1792 Fahrgelbreklamationen zur Erledigung, von benen 153 abgewiesen wurden, während in 1639 Fällen ben Rückerstattungsgesuchen ganz ober teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 26 815. 01 zurückbezahlt wurde. 36 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güter: und Biehverkehr. Der im lettjährigen Geschäftsbericht erwähnte gemeinsame Tarif für ben schweizerisch eitalienischen Güterverkehr via Gotthard und Simplon ift auf ben Tag ber Eröffnung ber Simplonlinie (1. Juni) zur Ginführung gelangt.

Hinsichtlich bes beutsch-italienischen Güterverkehrs haben bie schweizerischen Bundesbahnen nachträglich gewünscht, sich mit der Simplonroute an demselben ebenfalls zu beteiligen. Eine Anzahl Taren via Simplon für Eisen in Wagenladungen ab einigen beutschen Stationen sind bereits eingeführt worden, weitere werden im Jahre 1907 folgen. Die Beteiligung der Simplonroute wird sich indessen in her Hauptsache auf den Berkehr zwischen den über Basel instradierenden deutschen Stationen und einigen italienischen Stationen nördlich von Arona und Borgomanero beschränken, d. i. auf die Gebiete, für welche die kürzeste Entsernung über den Simplon führt. Die Einbuße unserer Verwaltung wird baher nicht bedeutend sein.

Im Berichtsjahre gelangten 12 Tarife und 46 Tarifnachtrage gur Ginführung.

Zu ben auf 1. Januar 1906 pendent gebliebenen 468 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3719 neue Falle hinzugekommen. Bon diesen 4187 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3570 erledigt, so daß 617 als unerledigt auf das Jahr 1907 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Büge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Commerfahrplan trat vorschriftsgemäß am 1. Mai in Rraft.

In bemselben wurden die bisherigen Saisonzuge 7 Luzern Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug wieder eingestellt, ihre Ausführung jedoch, statt wie bisher auf den 1. Juli, schon auf den 15. Juni angeordnet. Ebenso wurde die Doppelführung des 7.10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges 304/118 auf der Strecke Mailand Goldau für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September wieder aufgenommen.

Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen:

- 1. Die Beschleunigung ber Nachtschnellzüge 125 u. 127 Luzern-Chiasso, wodurch diese Züge in Mailand in Anschluß an den 7.05 vorm. daselbst nach Genua abgehenden Schnellzug 61 und damit auch an den 10.25 vorm. von Genua nach Bentimiglia abgehenden beschleunigten Zug 1208 gebracht wurden. Die dadurch erzielte Abkurzung der Reisedauer Luzern-Genua beträgt eine Stunde und 55 Minuten und Luzern-Bentimiglia eine Stunde und 15 Minuten.
- 2. Die Führung von Wagen zweiter Klasse im Schnellzug 105 Luzern-Chiasso und im Erpreßzug 128 Chiasson, die bisher nur mit Wagen erster und britter Klasse ausgerüftet waren.

- 3. Die Einlage ber mit allen brei Wagenklassen ausgerüsteten Schnellzüge 66 Luino-Bellinzona und 67 Bellinzona-Luino. Zug 66 schließt in Luino an den 6. 45 vorm. von Turin nach Mailand abgehenden Schnellzug 11 an, der von Novara nach Luino durch den neuen Schnellzug 202 sortgeset wird, während Zug 67 in Luino den neuen Schnellzug 205 Luino-Novara erreicht, der in Novara an den 7. 10 nachm. von Mailand in Turin eintressenden Schnellzug 16 anschließt. In Bellinzona steht Zug 66 Luino-Bellinzona in Berbindung mit Zug 124 Chiasso-Luzern und Zug 67 in Berbindung mit Zug 105 Luzern-Chiasso. Durch die Einlage der neuen Schnellzüge 202/66 und 67/205 Novara-Bellinzona-Novara ist die Reisedauer Turin-Luzern (Zürich)-Turin um ca. 2 Stunden und 30 Minuten abgekürzt worden.
- 4. Die Einlage ber neuen, alle brei Wagenklassen führenden Züge 10 Chiasso-Lugano und 9 Lugano-Chiasso. Zug 10 nimmt in Chiasso die Korrespondenz des daselbst 9.16 nachm. aus Mailand eintressenden Zuges 2456 auf. Durch die Aufnahme des Zuges 9, der in Lugano an Zug 533 Bellinzona-Lugano anschließt, ist einem wiederholt geäußerten Wunsch der Gemeinde Chiasso nach einem Spätzug Lugano-Chiasso entsprochen worden.
- 5. Die Umwandlung ber Güterzüge mit Personenbeförderung 524 Chiasso-Lugano und 509 Lugano-Chiasso in die mit allen drei Wagenklassen ausgerüsteten Personenzüge 324 Chiasso-Lugano und 307 Lugano-Chiasso, welch letterer in Anschluß an den 6.25 nachm. von Chiasso nach Mailand abgehenden Schnellzug 313 gebracht wurde.

b) Winterfahrordnung.

Mit bem Inkrafttreten bes Wintersahrplanes am 1. Oktober wurden die Saisonzüge 7 Luzern-Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Golbau, 556 Golbau-Zug und die Doppelführung des Zuges 304/118 Mailands Golbau sistiert.

Die wesentlichste Neuerung, die der Wintersahrplan mit sich brachte, ist die Verbesserung der Verbindungen von Berlin und Hamburg mit Italien und umgekehrt. Diese wurde dadurch erreicht, daß die Schnellzüge 6 Berlin-Vasel und 86 Hamburg-Vasel an den Nachtschnellzug 127/61 Basel-Mailand und der Nachtschnellzug 74/104 Mailand-Vasel an die Schnellzüge 5 Basel-Verlin und 85 Basel-Hamburg angeschlossen wurden. Die neu geschaffenen Verbindungen sind folgende:

| Berlin und hambu | rg=B0 | isel=31 | talien. | Stalien = Bafel = Ham | burg | und B | erlin. |
|--|-------|---------|------------|-----------------------|------|--------|----------|
| Berlin | ab | 8.00 | vorm. | Neapel | ab | 12. 20 | vorm. |
| Basel S. B. B. | an | 9.02 | nachm. | Rom über Bologna | ,, | 9.00 | " |
| Hamburg | ab | 7.19 | porm. | Rom über Genua | " | 8.00 | " |
| Basel S. B. B. | an | 9.10 | nachm. | Bentimiglia | " | 12.37 | nachm. |
| , , , , , , , , , , , , , , , , , , , | ab | 9.25 | " | Genua | " | 7.35 | • " |
| Luzern | an | 11. 20 | " | Venedig | , ,, | 5.10 | 7 |
| " | ab | 11.35 | <i>n</i> · | Turin | " | 7. 55 | " |
| Chiasso | an | 5.30 | vorm. | Mailand | " | 11.10 | " |
| " | ab | 5.45 | " | Chiaffo | an | 12.15 | vorm. |
| Mailand | an | 6.52 | " | " | ab | 12.35 | " |
| Turin | " | 10.15 | " | Luzern | an | 6.42 | " |
| Benedig | " | 12.10 | 1 achm. | . 11 | ab | 7.03 | " |
| Genua | " | 10. 20 | vorm. | Basel S. B. B. | an | 9.02 | " |
| Ventimiglia | " | 3.53 | пафт. | e "# | ab | 9. 29 | " |
| Rom über Genua | " | 10.10 | " | Hamburg | an | 12.00 | mittern. |
| Rom über Bologna | ,, | 10.40 | " | Basel S. B. B. | ab | 9.29 | vorm. |
| Neapel | " | 6.40 | vorm. | Berlin | an | 10.54 | nachm. |

Eine weitere vorteilhafte Neuerung besteht in ber Schaffung einer neuen Schnellzugsverbindung Paris-Mailand, indem außer dem bisherigen in Paris um 10.10 nachm. abgehenden Schnellzug, der in Basel 6.10 vorm. ankommt und an den Expreßzug 103 anschließt, der 8.35 nachm. von Paris nach Basel absahrende und 8.18 vorm. über Delle in Basel eintreffende Schnellzug daselbst durch Zug 109/313 direkte Fortsetzung nach Mailand mit Ankunft daselbst um 7.32 nachm. gefunden hat.

Im übrigen ist mit Bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, daß auch dieses Jahr für den 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. Einnahmen und Statistit des Berkehrs | C. | Einnahn | nen | und | Stati | tit | des | Berteh | r & |
|---|----|---------|-----|-----|-------|-----|-----|--------|-----|
|---|----|---------|-----|-----|-------|-----|-----|--------|-----|

| A. | Einnahmen aus bem | | 19 (276 s | 9 06 Tilor | | | | . 1 | | | 5 meter) | | IF. | dehr= 1ahme gegen | | Minde einnahr 1905 | |
|----|---|------|--------------|----------------------|-------|-------|-----|-----|-----|------|--------------------|--------|-------|-------------------------|------|--------------------------|------|
| | Gisenbahntransport. | | Fr. | Cts. | Pro | ente | - 2 | Fr. | | Cts. | Pr | ozente | 8 | r. | Cts. | Fr. | Cts. |
| I. | Personentransport | 11 2 | 220 273 | 61 | 40,96 | 39,32 | 10 | 181 | 902 | 22 | 41,74 | 39,88 | 1 038 | 371 | 39 | | - |
| П. | Gepäck-, Tier- u. Güter- transport (inkl. Nebenge- bühren): | | | | | | | | | , | a e | | 9 | | | | |
| | a. Gepäck | 1 (| 031 971 | 51 | 3,77 | 3,62 | | 991 | 012 | 81 | 4,06 | 3,88 | 40 | 958 | 70 | _ | - |
| | b. Tiere | H | | | | | | | | | | | _ | - | - | 1 978 | 84 |
| | c. Güter aller Art | 14 | 750 624 | 01 | 53,85 | 51,69 | 12 | 829 | 818 | 04 | 52,60 | 50,25 | 1 920 | 805 | 97 | | _ |
| | Total | 27 | 390 809 | 13 | 100 | | 24 | 392 | 651 | 91 | 100 | | 2 998 | 157 | 22 | | - |
| B. | Einnahmen aus ver= | 11 | 1.40 571 | 0.7 | * | | | 105 | 015 | 00 | | , | | 054 | 05 | | |
| | schiedenen Quellen . | 1. | 143 571 | 27 | | 4,01 | 1 | 137 | 617 | 02 | | 4,46 | b | 954 | 25 | | |
| | Totaleinnahmen | 28 | 534 380 | 40 | | 100 | 25 | 530 | 268 | 93 | | 100 | 3 004 | 111 | 47 | _ | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Die Betriebslänge ber bem Berkehr übergebenen Bahnstrecken betrug wie im Borjahre 276 Kilometer.

Während zu erwarten und im Büdget auch vorgesehen war, es werde von dem auf 1. Juni des Berichtssjahres sestigesehten Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonroute an eine Abnahme oder mindestens ein Stillstand in der Auswärtsbewegung des Verkehrs und der Einnahmen eintreten, haben beide einen weiteren bedeutenden Ausschwung genommen. Die Transportmengen und die Einnahmen übersteigen diejenigen des Vorjahres in erheblichem Maße. Die Einnahmen aus dem Personens, Gepäcks und Gütertransport sind um Fr. 3 000 136. 06 gestiegen; dagegen ist der Ertrag aus dem Tiertransport um den kleinen Betrag von Fr. 1978. 84 zurückgegangen. Bei der Zusammensassung aller vier Verkehrsarten resultiert gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 2 998 157. 22 oder 12,29 %. Die Transporteinnahmen betragen

| | | | · 1906 | 1905 |
|-------------------|--|---|----------------|-------------------------|
| per Bahnkilometer | | | Fr. 99 242, 06 | Fr. 88 379. 17 |
| " Zugskilometer | | • | 6.82 | " 6.72 · |
| " Tag | | | " 75 043. 31 | _" 66 829. 18 |

Mit Ausnahme bes Wonats Dezember, in bem sich ein Ausfall von Fr. 7344.62 ergeben hat, zeigen sämtliche Monate Mehreinnahmen. Der Wonat März weist mit Fr. 2809 789.50 bie größte, ber Monat Januar mit Fr. 1779 080.70 bie kleinste Einnahme auf. Die burchschnittliche Monatseinnahme beträgt Fr. 2282 567.43 gegen Fr. 2032 720.99 im Vorjahre.

Dem Berichte sind in bisheriger Weise am Schlusse 8 Tabellen über die Statistik des Berkehrs und der Einnahmen (Nr. 1—8) beigegeben; aus ihnen heben wir hier folgendes hervor:

1. Perfonentransport.

Der Personenverkehr weist in allen Monaten bes Berichtsjahres sowohl in der Zahl der besörberten Personen als in den Einnahmen eine erhebliche Zunahme auf. Die größte Zunahme zeigen die Fahrten mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften, die eine Mehreinnahme von rund Fr. 305 000 geliesert haben. Sodann ist dei den Billets einsacher Fahrt III. Klasse, den gewöhnlichen Hin- und Rücksahrtbillets III. Klasse, den Generalabonnements und den Gesulschaftsbillets eine namhaste Steigerung in den Quantitäten und in den Einnahmen zu verzeichnen. Dagegen hat sich bei den Billets einsacher Fahrt I. Klasse eine Abnahme ergeben. Der Berkehr mit Italien ist erheblich gestiegen, was teilweise der internationalen Ausstellung in Mailand zuzuschreiben sein wird. Die Gesantzahl der beförderten Personen hat sich von 3 333 273 auf 3 683 008 u. d die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 602 409 auf 678 332 gehoben. Die Zahl der zurückzelegten Personenstilometer ist von 166 264 881 auf 187 219 846 gestiegen. Die von zedem Reisenden im Durchschnitt besahrene Distanz beträgt 50,83 Kilometer gegen 49,88 Kilometer im Vorzahre. Im Verhältnis der Benutzung der drei Wagenklassen hat eine Verschiedung von 1,777 % zu Gunsten der III. Wagenklasse stattgesunden. Es sind Reisende besördert worden:

| | | 1906 | 1905 |
|-------------|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|
| in ber | I. Rlaffe | $186\ 327 = 5,05\ ^{0}/_{0}$ | $180\ 271 = 5{,}41\ {}^{0}/_{0}$ |
| <i>" ."</i> | II. " | $748725 = 20,ss^{-0}/o$ | $680\ 511\ =\ 20_{,41}\ ^{0}/_{0}$ |
| 11 11 | III. " | $2\ 747\ 956 = 74,62\ ^{0}/_{0}$ | $2\ 472\ 491 = 74_{,18}\ ^{0}/_{0}$ |

Personenkilometer weisen auf:

| | | 1906 | 1905 |
|-----|-----------|--|--|
| die | I. Klasse | $18\ 426\ 557 = 9,84\ ^{0}/_{0}$ | $18\ 555\ 898\ =\ 11_{,16}\ ^{0}/_{0}$ |
| "" | II. " | $51\ 702\ 142\ =\ 27,62\ ^{0}/_{0}$ | $46\ 677\ 122\ =\ 28{,}_{07}\ {}^{0}/_{0}$ |
| " | III. " | $117\ 091\ 147 = 62,54\ ^{\circ}/_{\circ}$ | $101\ 031\ 861\ =\ 60,77\ ^{\circ}/_{\circ}$ |

Jeder Reisende hat bemnach durchschnittlich befahren :

| in | ber | , I. | Rlaffe | | 98,89 Rm. | ~ | 102,98 | $\Re m$. |
|----|-----|--------------|--------|---|-----------|---|--------|-----------|
| " | " | II. | " | | 69,05 | | 68,59 | · // |
| " | " | \cdot III. | " | 1 | 42,61 " | | 40,86 | ,,, |

Es trifft Reisenbe:

| auf | jeben | Personenzugskilometer | 74,11 | 69,26 |
|-----|-------|------------------------------|-------|-------|
| . " | ", | Personenwagenachsenkilometer | 4,86 | 4,79 |

Der Ertrag aus bem Personentransport ist von Fr. 10 181 902. 22 auf Fr. 11 220 273. 61 ober um Fr. 1 038 371. 39 = 10,20 % gestiegen. An die Einnahmen haben beigetragen:

| | | 1906 | 1905 |
|-----|-----------|---|---|
| die | I. Rlasse | Fr. 2 271 602 = 20,23 °/0 | $\mathfrak{Fr.} 2319409 = 22,78 ^{0}/_{0}$ |
| ٠,, | п. " | $_{\prime\prime}$ 3 833 412 = 34,17 $^{\circ}/_{\circ}$ | $_{\prime\prime}$ 3 436 115 = 33,75 $^{\circ}$ /o |
| ,, | ш. " | $_{\prime\prime}$ 5 115 260 = 45,60 $^{\circ}$ /0 | 4426378 = 43,47 % |

Alls Fahrtare hat jebe Person burchschnittlich bezahlt:

| | | | | 1 | 906 | | 1 | 1905 |
|----|-----|-----|----------|-----|-------|--|----------|-------|
| in | ber | I. | Rlasse | Fr. | 12.19 | | Fr. | 12.87 |
| " | " | II. | " | " | 5.12 | | " | 5.05 |
| " | " | Ш. | " | " | 1.86 | | <i>"</i> | 1.79 |

Die Einnahme per Reisenben und Kilometer beträgt burchschnittlich:

Cts. 5,99 Cts. 6,12.

Der kilometrische Ertrag aus bem Personentransport hat sich von Fr. 36 890. 95 auf Fr. 40 653, 16 gehoben.

2. Bepadtransport.

Die Gesamtzahl ber beförderten Tonnen ist von 10 602 auf 10 973 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4 779 auf 4 951 gestiegen. Die Einnahmen haben um Fr. 40 958. 70 ober 4,13 % zugenommen. An dieser Zunahme ist hauptsächlich der Transitverkehr nach und von Italien beteiligt.

3. Tiertransport.

Die Gesamtzahl ber beförberten Tiere hat sich im Berichtsjahre von 118 942 auf 148 332 ober um 29 390 gehoben. Die Einnahmen sind bagegen um Fr. 1 978. 84 = 0,51 % zurückgegangen. Der Grund liegt barin, baß die Importeure von Schlachtvieh aus Italien gegenüber bem Vorjahre weniger Ochsen, aber mehr Schweine und Schafe bezogen haben.

4. Bütertransport.

Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahre in außerordentlicher Weise weiter entwickelt. Mit Ausnahme der Lebens- und Genußmittel haben alle Hauptartikel zugenommen. Bei den Artikeln Steinkohlen und metallurgische Produkte ist die Zunahme als ganz außerordentlich zu bezeichnen; in runden Ziffern besäuft sie sich bei dem erstern auf 125 000 Tonnen und bei dem letztern auf 88 000 Tonnen. Durch die Mehreinfuhr von deutschen Steinkohlen in Italien über die Gotthardroute ist wohl der Ausfall an englischen Kohlen gedeckt worden, der sich insolge der auf Seite 8 erwähnten Störung in den Eisendahnbetriedsverhältnissen in Italien ergeben haben wird. Der Artikel Wein weist dagegen eine erhebliche Abnahme auf; ihr Grund liegt hauptsächlich darin, daß im letzten Duartal des Vorjahres der Erhöhung des schweizerischen Eingangszolles wegen ein außerordentlicher Import stattgefunden hatte. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen hat sich von 1 248 463 auf 1 473 375 gehoben. Für die ganze Bahnlänge ergibt sich ein Verkehr von 802 322 Tonnen gegen 648 018 Tonnen im Vorjahre. Die Zahl der Tonnenkilometer ist von 178 852 941 auf 221 440 950 und die mittlere Transportdistanz einer

Tonne von 143,26 Kilometer auf 150,50 Kilometer gestiegen. Hinsichtlich ber Größe bes Gewichts ber verschiebenen Warengattungen stehen die Lebens= und Genußmittel mit 390 532 Tonnen = 26,51 % im ersten Rang, die metallurgischen Produkte mit 291 666 Tonnen = 19,80 % im zweiten Rang und die Brennmaterialien mit 249 040 Tonnen = 16,90 % im dritten Rang. Die Transportquantitäten verteilen sich auf die vier Hauptstarisssagien wie folgt:

| | | | | | | | 190 | 6 | | | 1905 | |
|-------------|---------|--------|---------|---|----|---------------|--------|---|-----------|------------|----------|----------------------|
| Gilgüter . | | | | | | $54\ 532$ | Tonnen | = | 3,70 0/0 | 48 188 | Tonnen = | $= 3,86^{\circ}/0$ |
| Stückgüter | | | | • | • | 65 140 | " | = | 4,42 0/0 | $60\ 973$ | · " = | $= 4,88^{\circ}/o$ |
| Gewöhnliche | Wagen | labung | gøgüter | | .• | 335 699 | " | = | 22,79 0/0 | $336\ 835$ | ,, = | $= 26,98 ^{0}/_{0}$ |
| Ausnahmetar | ifgüter | | | | | $1\ 018\ 004$ | " | = | 69,09 0/0 | 802]467 | ,, = | $= 64,28 ^{0}/_{0}$ |

Die hauptverkehre find mit nachverzeichneten Quantitäten beteiligt :

| | 1906 | 1905 |
|---|----------------|---------------|
| Schweiz—Italien | 101 585 Tonnen | 84 640 Tonnen |
| Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes | | |
| Getreibe) | 302 894 " | 355 881 " |
| Deutschland, Belgien, Holland und Frank- | | |
| reich—Stalien | 528 551 ", | 303 513 |
| Italien—Deutschland, Belgien, Holland und | | |
| England | 113 790 " | 119 716 " |

In biefen Biffern find auch bie in Chiaffo transit und Bino transit reexpedierten Gutersendungen inbegriffen.

Der Berkehr mit bem hafenplat Genua beläuft sich auf 192 878 Tonnen, wovon beförbert worben sind:

| | 1906 | 1905 |
|------------|---------------|----------------------|
| nach Genua | 19 857 Tonnen | 18 814 Tonnen |
| von " | 173 021 " | 207 203 " |

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 12 829 818. 04 auf Fr. 14 750 624. 01 ober um den bebeutenden Betrag von Fr. 1 920 805. 97 = 14,97 % gestiegen. Es stellt sich der Ertrag per Kilometer auf Fr. 53 444. 29 gegen Fr. 46 484. 85 im Vorjahre. Das durchschnittliche Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7,17 Cts. auf 6,66 Cts. zurückgegangen. Dieser außergewöhnliche Unterschied hat seinen Grund in der erwähnten großen Zunahme der Güter mit niedrigern Frachtsähen und in der Abnahme der Güter mit höhern Frachtsähen von Süden nach Norden, die ebenfalls wesentlich mit den Betriedsverhältnissen ber italienischen Bahnen zusammenhängen dürfte.

| Die Betrieb | s e i | n n a l | j m e n | a u s | v e r | ſфi | eben | en S | Quellen stellen | sich geger | nüber benjenigen |
|---------------------------|-------|---------|---------|-------|-------|-----|------|------|-----------------|------------|------------------|
| des Jahres 1905 wie fo | lgt: | | * | | | | | | 1906 | | 1905 |
| Pacht= und Mietzinsen' | • | • | | | | | | Fr. | 1 121 314. 76 | Fr. | 1 124 050.09 |
| Ertrag von Bulfsgeschäfte | en | | | | | | | " | 14 511. 04 | " | $6\ 239.21$ |
| Sonstige Einnahmen | | • | | • | | | | ,, | 7 745. 47 | | 7327.72 |
| | | | | | | | | Fr. | 1 143 571, 27 | Kr. | 1 137 617. 02 |

D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

| પ્રાકે તુ a b e n. | 1906 Betriebene Bahnlänge 276 Am. | 1905 Betriebene Bahnlänge 276 Am. | Mehr- Minder- ausgabe ausgabe gegenüber 1905. |
|-------------------------------------|--|--|---|
| | Fr. Ct. % | Fr. Ct. % | Fr. Ct. Fr. Ct. |
| I. Für die Allgemeine Berwaltung. | 714 511 69 4.15 | 638 694 57 4.87 | 75 817 12 — — |
| II. " Aufsicht u. Unterhalt d. Bahn | 2 939 604 61 17.11 | 2 447 293 76 16.78 | 492 310 85 — — |
| III. " ben Stations-, Expeditions- | | | |
| und Zugsbienst | 4 491 333 77 26.15 | 3 697 465 38 25.34 | 793 868 39 — — |
| IV. " ben Fahrdienst | 6 870 119 19 40.00 | 6 089 213 17 41.74 | 780 906 02 |
| V. " verschiedene Ausgaben | 2 162 721 31 12.59 | 1 716 722 10 11.77 | 445 999 21 |
| Total | 17 178 290 57 100 | 14 589 388 98 100 | 2 588 901 |
| | | | |

| | | | | | | | | | 1906 | | 1905 |
|-----|------------|---------|-----|-----------------------|----------|---------|-----|-----|-----------|-----|-----------|
| Die | Ausgabe | beträgt | per | Bahnkilometer . | • | : | • | Fr. | 62 240.18 | Fr. | 52 860.11 |
| " | , ,, | " | " | Zugskilometer . | | • | | " | 4.2792 | " | 4.0191 |
| " | " | " | " | Nutskilometer . | | • | • | " | 3.2910 | " | 3.2223 |
| " | <i>n</i> - | " | " | Wagenachsenkilometer | | • | : | " | 0.1267 | " | 0.1259 |
| " | " | " | " | Bruttotonnenkilometer | | • | • | " | 0.0184 | " | 0.0180 |
| " | " | " | " | in Prozenten der Be | triebsei | innahın | en | | 60.20 | | 57.15 |
| " | " | " | " | " " " Tran | ısporte | innahn | ien | | 62.72 | | 59.81 |

Wie wir schon einleitend bemerkt haben, ist auch die Steigerung ber Ausgaben eine ganz außergewöhnliche, prozentual sogar diejenige ber Einnahmen übersteigende. Hierzu ist vor allem zu bemerken, daß mit dem 1. Januar 1906 für das ständige Betriebspersonal, soweit es noch nicht auf dem Höchstgehalte stand, die alle brei Jahre sällige Gehaltserhöhung eingetreten war. Sine solche Steigerung fand auch für einen Teil des Personals der Zentralverwaltung und der Taglohnarbeiter statt. Diese Gehaltserhöhungen verursachten sodann auch sehr wesentliche Mehrauslagen für die Hülfs- und Krankenkassen. Dazu kam dann die schon erwähnte außerordentliche Gralifikation, die immer stärker anschwellende Personalvermehrung und die Preiserhöhung sür Materialien aller Art. Will man die Steigerung der Einnahmen und Ausgaben vergleichen, so darf endlich der im Schlußsat von Ziffer 4. Gütertransport (Seite 26) erwähnte Umstand nicht übersehen werden.

I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für bie allgemeine Berwaltung betragen

| | | | 1906 | 1905 |
|----------------------|---|---|-----------------|---------------------|
| A. Personalausgaben | | | Fr. 573 162. 29 | Fr. 539 104, 81 |
| B. Sonstige Ausgaben | • | • | " | , 99 589. 76 |
| | | | Fr. 714 511. 69 | Fr. 638 694, 57 |

Die Personalausgaben sind im Jahre 1906 um Fr. 34 057. 48 und die sonstigen Ausgaben um Fr. 41 759. 64, total um Fr. 75 817. 12 gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Während die Wehrkosten für das Personal infolge Besoldungserhöhungen und außerordentlicher Gratisisation entstanden sind, wurden diese namentlich herbeigesührt durch die Beteiligung an der internat. Ausstellung in Mailand, welche eine Ausgabe (1905 und 1906) im Gesamtbetrag von Fr. 36 947. 69 verursachte.

II. Aufficht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für biesen Teil bes Betriebes betrugen:

| | 1906 | 1905 |
|---------------------------------------|-------------------------|-------------------|
| A. Personalausgaben | Fr. 1 257 329. 96 | Fr. 1 097 982. 21 |
| B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahn- | | , |
| anlagen | " 1 596 245 . 24 | " 1 267 615.77 |
| C. Sonstige Ausgaben | " 86 029. 41 | , 81 695.78 |
| zusammen wie oben | Fr. 2 939 604. 61 | Fr. 2 447 293. 76 |
| mehr | Fr. 492 310. 85 | |
| | | |

A. Berfonalausgaben.

Die Personalausgaben weisen einen Mehrauswand von Fr. 159 347. 75 auf; davon entfallen: Fr. 85 786. 50 auf die am 1. Januar 1906 fällig gewesenen, regulativgemäßen Gehaltsvorrückungen;

" 47 790. — auf Gratifikationen an bas Personal für bie an basselbe gestellten erhöhten Anforberungen infolge bes außerorbentlich starken Zugsverkehrs;

" 25 771. 25 auf vermehrte Aufsicht wegen bes gleichen Umstandes und sonstiges. Die Zahl bes mit Jahres= gehalt angestellten Personals für den Streckendienst ist auch im Berichtsjahre wieder gestiegen und zwar haupt= sächlich, weil wieder eine Anzahl Taglohnarbeiter in ständige Stellung übergeführt wurden.

B. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnanlagen.

| | Es wurden aufgewendet: | | |
|----|--|--|-----------------------------|
| | | 1906 | 1905 |
| 1. | Für Unterhalt bes Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung | Fr. 386 848. 17 | Fr. 310 534. 56 |
| 2. | " Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues samt Materialkoften . | " 835 730 . 05 | " 617 868 . 63 |
| 3. | " Unterhalt ber Stationen und ber Strecke | " | " |
| 4. | " Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen | " | " |
| 5. | "Räumung der Bahn von Schnee und Eis | " 66 514. 50 | 49 144. 62 |
| | zusammen F | ğr. 1 596 245. 24 | Fr. 1 267 615.77 |
| | ober mehr F | fr. 328 629. 47 | |
| 4. | "Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen "Räumung der Bahn von Schnee und Eis | " 109 124. 95 " 66 514. 50 Fr. 1 596 245. 24 | " 114 331.86 " 49 144.65 |

ad 1. Unterhalt bes Bahnkörpers und ber Nebenanlagen. Mehrkoften: Fr. 76 313 61. Wir haben bereits im Abschnitt I (Bahnbau) die Ereignisse ber Jahre 1905 und 1906 an der Rigilehne berührt und machen hier nähere Mitteilungen hierüber, weil die angesührten Mehrkosten dadurch veranlaßt wurden. Nachsbem am 11. und 12. Juni 1905 ein durch anhaltenden Regen im vordern Rütlibach oberhalb Arth hervorgerusener

Murgang zuerst ein, bann beibe Geleise überbeckt und eine Berkehrsunterbrechung von ca. 24 Stunden verursacht hatte, löste sich am 15. und 16. Dezember eine bedeutende Felsmasse von der Rigi in der Höhe von ca. 925 m ü. M. ab und stürzte in das Bett des genannten Baches; wir mußten infolge dieses Felssturzes sosort die zur Sicherung des Zugsverkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen, so vie ausgedehnte Verdauungen und eine Korrektion des Baches aussühren lassen. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre vollendet.

Auf bieses außerorbentliche Ereignis folgte an ber nämlichen Rigilehne am 20. Mai 1906 eine Katastrophe, wie eine solche auf unserem Bahnnete noch nie vorgekommen ift, indem wieder durch anhaltenden gang außerorbentlich starken Regen, abgesehen von mehreren weniger bebeutenben Rulfchungen und Überschüttungen bes bergseitigen Geleises, beim sogenannten Rickenbachhof zwischen km 2,890 und 3,0 süblich von Immensee, ca. 200 m rechts ber Bahn ein ganger Waldkompler in Bewegung geriet und sich auf die Bahnlinie ichob; ber bortige Damm tonnte bem ftarten Druck ber talwärts brangenben Schlammmaffen nicht wiberfteben, murbe balb burchbrochen und samt bem gewölbten Durchlaß, ben vorher abgelaschten Geleisen und ber Telegraphenlinie mit hinabgeriffen. Der Murgang verbreitete sich über bas unterhalb liegende Gelanbe, bemolierte eine Scheune und rig ein Stud Strafe in ben See. Die Räumungsarbeiten murben trot ungunstiger Witterung und gefährlicher Situation mit aller Energie burchgeführt, fo bag bereits am 24. Mai für bie Baffagiere ber Personen= und Lokalzuge Umfteigen ermöglicht werben fonnte. Die Expreß= und Schnellzuge, sowie famtliche Guterzuge verkehrten über Bug. Beil für ben Ausbau ber im Bahnkörper entstandenen großen Lude ein langerer Zeitraum in Aussicht genommen werben mußte, wurde bas rechte Geleise an ben Berg gerückt und bie Unterbruchstelle mit einem 30 m langen Holzprovisorium überbrückt; am 1. Juni konnte bas eingeleifige Broviforium bem Berkehre übergeben und biefer in seiner Gesamtheit wieder über die Linie Immensee-Golbau geleitet werben. Für die befinitive Wiederherstellung ber Bahnlinie wurde ein Projett mit Ginbau einer 25 m weiten eisernen Brude gewählt und mit bem Bau berselben sofort begonnen; zugleich murbe ber in Bewegung geratene Berghang burch ein Spftem von Siderungen entwäffert und bie oberhalb gelegene Schutthalbe mit einer ftarken Sperrmauer abgeschloffen. Um 28. Dezember bes Berichts: jahres maren bie Arbeiten someit gebieben, bag bas eine linksseitige Geleise wieber befahren und bas Provisorium abgebrochen werben konnte. Die Erstellung bes II. Geleises und bie Bollenbung ber Sicherungsarbeiten fallt in das laufende Sahr.

Nachbem in ben letzten Jahren häufiger als früher Felsstürze vorgekommen sind, wovon einige nahe an die Bahnlinie gelangten, wurden die in Verwitterung begriffenen Fluhbänder der Rigi möglichst zugänglich gemacht und dann zahlreiche Absprengungen und Untermauerungen vorgenommen.

Ein Hochwasser bes Gruonbaches in Flüelen hat bebeutenbe Berheerungen an ber Berbauung bieses Wasserlauss angerichtet und auch im Süben bes Kantons Tessin haben die anfangs November niedergegangenen starken Regengüsse mehr ober weniger erhebliche Beschädigungen verursacht; gleichzeitig führte der Tessinssus großes Hochwasser, welches sich über den ganzen Talboden unterhalb Beslinzona ausbreitete und an dem das Tal durchsquerenden Bahndamme der Linie nach Locarno staute; am 7./8. November erfolgte ein Dammbruch bei km 161,4 auf eine Länge von 60 Meter, welcher eine Berkehrsunterbrechung von drei Tagen verursachte.

Wie bereits erwähnt, haben alle diese außerordentlichen Vorkommnisse wesentlichen Anteil an den entstandenen Mehrkosten; im übrigen haben wir noch einen Mehrauswand für den Unterhalt und den Anstrich der eisernen Brückenkonstruktionen zu verzeichnen; sonst blieben die Ausgaben für die einzelnen hierher gehörenden Arbeiten unter benjenigen des Vorjahres.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben, Schiebebuhnen 2c.). Hierfür murben im Berichtsjahre im Vergleich mit ben Ausgaben bes Borjahres aufgewenbet:

| | 1906 | | | 1905 | |
|---|---------------|------------|-----------|-----------|----------|
| 1. Fur bas zum Unterhalt und zur Erneuerung erforberliche | 1000 | | | 1000 | |
| Material | Fr. 557 56 | 7.85 | Fr. | 401 308 | 3. 79 |
| abzüglich Erlös aus bem gewonnenen Altmaterial unb | | | | | |
| Rudgabe von nicht verwenbetem Material | " 126 98 | 4.82 | ,, | 88 461 | . 30 |
| bleiben: Netto=Materialkosten | Fr. 430 58 | 33. 03 | Fr | . 312 842 | 2. 49 |
| 2. Für Utforbe, Löhne u. Reparaturen (Sandwerter u. Werkftatte) | , 405 14 | 7.02 | " | 305 026 | 3. 14 |
| | Fr. 835 73 | | Fr | . 617 868 | 3. 63 |
| | Rr. 217 86 | | 0. | | |
| | | | ~ 1/ | | |
| Die Mehrkosten von Fr. 117 740. 54 für Material er | | | | | |
| Umfang ber im Berichtsjahre notwendig gewordenen Geleiseumbe | auten und zwo | ir umfaßte | n dieje n | m ganzen | 13 392 m |
| gegenüber 11 589 m im Vorjahre, wovon: | (4005 0 | | | | |
| auf Totalerneuerungen 7 112 r | • | | | | |
| "Schwellenerneuerungen 532 " | | | | | |
| " Schienenerneuerungen 5 748 " | , 5.5 | 291 m) | | | |
| entfallen. Im einzelnen betreffen die Erneuerungen folgende S | rrecten: | | 8 | | |
| 1. Umbau alter Geleise ber offenen Strecken: | | | | | 220 m |
| im linken Geleise, km 12,880—13,100 | • | • • | • | • | 360 m |
| | • | | • | • • • | 384 m |
| im rechten Geleise, km 47,286-47,670 | · · · · · | | • | | 420 m |
| und auf ber Tessin: und Bergascabrucke ber Linie C | avenazzo=evca | | • | | 420 III |
| 2. Umban alter Geleise in Tunnels: | 1111 | - | | | 888 m |
| im rechten Geleise, km 64,255,—65,143, Leggisteintun | | • | • | | 1335 m |
| im linken Geleise, km 67,236—68,571, Narbergtunn | | | • | • • | 1564 m |
| " " " km 99,460—101,024, Freggiotun im linken Geleise km 102,788—103,940, Pratotun | | | * • · | • | 1152 m |
| " " km 104,888—105,946, Pratistan | | • | • | | 336 m |
| im rechten Geleise, km 114,092—114,340, Lalumetu | | • | | •. | 248 m |
| Irm 116 116 Wignoton | | | • | | 205 m |
| 3. Erneuerung der Eisenschwellen mit Holzschwellen: | obtilitiet | • • | | • | 200 M |
| 1 00 00 : 07 | N 44 | | | | 220 m |
| im rechten Geleise, km 67,545—67,857, Naxbergtun | nel . | | • | | 312 m |
| 4. Erneuerung ausgenützter Schienen: | | ř. | • | | |
| im rechten Geleise, km 71,400—72,0, Gotthardtuni | nel . | | | | 600 m |
| " " km 73,514 74,126, Gotthardtur | | | | | 612 m |
| im linken Geleife, km 87,503—87,970 | | | | | 467 m |
| " " km 101,486—101,940 . | | | | | 454 m |
| in rechten Geleise, km 137,001—137,345 | | | • | | 344 m |
| " " km 148,688—149,144 . | | | | | 456 m |
| in ber Strecke km 160,762-161,006 (Generelinie) | | | | | 244 m |
| in mehreren Strecken bes Monte Ceneretunnels | | | | | 1246 m |
| im Massagno-Tunnel, km 178,083 — 179,331 . | | | • | | 348 m |
| in der Strecke km 184,500—185,0, Lugano-Chiaffo | | | | | 500 m |
| und km 197,613 – 197,768, Lugano-Chiasso . | | | | | 150 m |
| im I. Hauptgeleise bes Bahnhofes Gofchenen . | | | | | 327 m |
| | | | | | |

Ferner wurden im Berichtsjahre wegen Abnützung oder sonstigen Unzulänglichkeiten 14 Wechsel, 10 Kreuzungen, 5 ganze Weichen (1905: 6) und 2 Kreuzungsweichen (1905: 1) erneuert.

Was die Mehrausgaben sub 2, Aktorde, Löhne und Reparaturen (Fr. 100-120. 88) anbelangt, so hängen bieselben zum Teil mit den oben aufgezählten umfangreichen Geleiseumbauten, zum Teil mit den im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Lohnerhöhungen, endlich und nicht zum geringsten Teil mit der Zunahme des Zugseverkehrs zusammen, indem die Arbeit infosgedessen viel häufiger unterbrochen werden mußte und die Arbeitszeit immer weniger intensiv ausgenützt werden konnte.

Der Stand ber Hauptgeleise ift aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, in welcher zum Bergleiche der Stand Ende 1905 und Ende 1883 beigefügt ift.

| | | | | | 1906 | 3 | 1905 | | 1883 (eingeleisig) | |
|--|-----------------|--------------|------------|-------------|---------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|
| | , , | Hauptgeleise | | | Geleiselänge in Metern | •/o | Geleiselänge in Metern | º/o | Geleifelänge in Metern | o/o |
| zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensec= Brunnen und Flücken-Giubiasco Hiervon entfallen einerseits: | | | 415 443 | 100 | 415 419 | 100 | 267 933 | 100 | | |
| auf (| Seleisestrecker | mit Gisensch | ienen | | 6 792 | 1,6 | 7 365 | 1,7 | 49 456 | 18,5 |
| " | " | " Stahlsd | jienen der | , , | 9 304 | 2,2 | 9 196 | 2,2 | 16 488 | 6,2 |
| " | " | " | " | " II | 190 632 | 45,9 | 191 793 | 46,2 | 201 189 | 75,8 |
| " | " | " | , ,, | •• | 240 | 0,1 | 240 | 0,1 | | |
| " | " | " | , ,, | "IV | 208 475 | 50,2 | 206 825 | 49,8 | | |
| | und anders | eits: | | | | | | | | |
| auf | Geleisestrecke | n mit Tanı | enschwell | len . | _ | _ | _ | _ | 88 975 | 33,2 |
| ,, | " | " Gichen | = u. Buch | enschwellen | 154 467 | 37,2 | 150 141 | 36,2 | 168 103 | 62,8 |
| ,, | <i>"</i> | " Gifer | schwellen | | 260 976 | 62,8 | 265 278 | 63,8 | 10 855 | 4,0 |

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit 272 533 m, wovon 142 910 m ober 52,4 % boppelgeleisig.

Die Länge ber Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 122 248 m gegen 118 418 m im Borjahre; die Bermehrung rührt von neu erstellten Nebengeleisen, namentlich auf der Station Mendrisio und auf dem Bahnhose Chiasso, her.

ad 3. Unterhalt ber hochbauten ber Bahnhöfe und Stationen und ber Strede. Für bie hierher gehörenben Arbeiten murben im Berichtsjahre aufgewendet:

| | 1906 | 1905 |
|---|-----------------|-----------------|
| a) Für ben Unterhalt bes Berwaltungsgebäubes in Luzern . | Fr. 10 796. 15 | Fr. 14 902. 28 |
| b) Für den laufenden Unterhalt der Hochbauten | " | " |
| c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten | " | " |
| d) Für prov. Schuppen zur Ginlagerung von Getreibe | " | " |
| zusammen | Fr. 198 027. 57 | Fr. 175 736. 16 |
| mehr | Fr. 22 291. 41 | s 4 40 |

Neben ben Minberausgaben für Posten a figurieren bie Posten b und c mit Mehrausgaben von Fr. 24 279. 09 und Fr. 14 258. 20. Bom ersten bieser beiben Posten entfällt nahezu die Hälfte auf den Bahnhof Chiasso, dessen Hochbauten im Berichtsjahre umfangreiche Unterhaltungsarbeiten ersorderten; an den übrigen Mehrausgaben nehmen die im Berichtsjahre ausgeführten Kenovationen an den Hochbauten des Bahnhoses Göschenen und der Station Airolo, sowie an den Bahndienste und Wohngebäuden daselbst mit einem größern Betrage teil.

Die Mehrausgabe sub e hangt mit Erweiterungsbauten auf ben Bahnhöfen und ben Stationen sowie mit ber Vergrößerung ber Wärterhäuser zusammen, woran wieber ber Bahnhof Chiasso am meisten beteiligt ift.

Für Lagerung von Getreibe und Mühlenprodukten wurden im Berichtsjahre keine besonderen Maßnahmen notwendig, indem sämtliche Ware in den bestehenden Lagerschuppen untergebracht werden konnte. Der höchste Lagerbestand der Lagerperiode 1906/07 erreichte in der 2. Dekade des Monats Januar 1907 3794 Wagensladungen gegen 3917 Wagensladungen in der 1. Dekade des Monats Februar 1906 (Januar 1905: 5619 Wagensladungen).

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

| | 1906 | 1905 |
|----------|-----------------|-----------------|
| Ausgaben | Fr. 109 124. 95 | Fr. 114 331. 80 |
| weniger | Fr. 5 206. 85 | |

Wir haben hier nur zu bemerken, daß in den Ausgaben pro 1906 Fr. 13 087.75 für Arbeiten und Umänderungen enthalten sind, welche bei den Neu- und Ergänzungsbauten — namentlich bei Erstellung der neuen Stellwerksanlage in Chiasso — entstanden sind und dem Baukonto gemäß Rechnungsgesetz nicht belastet werden konnten. Im übrigen sind die Ausgaben normal geblieben.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

| | | 1905 | |
|----------|----------------|------|------------|
| Ausgaben | Fr. 66 514. 50 | Fr. | 49 144. 62 |
| mehr | Fr. 17 369.88 | | |

Die Mehrausgaben sind die Folge ber starken Schncefälle im Februar 1906 in Göschenen, im März von Wassen bis Göschenen, im November in Airolo und im Dezember von Erstfeld bis Göschenen. Auf der Sübseite kamen im Berichtsjahre mit Ausnahme der Station Airolo und der Strecke abwärts bis Ambri keine stärkeren Schneefälle vor.

C. Sonftige Ausgaben.

| | | 1906 | | 19 | 05 | |
|----------|-----|-----------|---------|----|------|----|
| Ausgaben | Fr. | 86 029.41 | Fr. | 81 | 695. | 78 |
| mehr | Fr. | 4 333. 63 | | | | |

Obige Mehrausgabe fällt ganz auf bas hierher gehörenbe Kapitel "Kulturentschäbigungen" und ist entstanden durch die schon berichteten Vorkommnisse an der Rigilehne und durch gerichtliche Austragung einer ältern Forderung infolge eines Röhrenbruches der Kraftwasserleitung für die Zentralwerkstätte in Bellinzona.

III. Stations: und Expeditionsdienft.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 4491 333. 77. Dieselben weisen gegenüber bem Borjahre eine Erhöhung von Fr. 793 868. 39 auf. Hiervon beschlagen Fr. 748 396. 72 die Personaltosten und Fr. 45 471. 67 die sonstigen Ausgaben. Die Erhöhung der Personaltosten ist auf die zur Bewältigung des großen Berkehrs notwendig gewordene Bermehrung des Personals sowie auf die diesem bewilligte außerordentliche Gratisitation zurückzuführen.

Die Zunahme ber sonstigen Ausgaben ist burch ben Mehrverbrauch und die Erhöhung ber Preise auf ben Materialien für Beheizung, Beleuchtung und Reinigung ber Stationen, sowie burch die Vermehrung bes Inventars verursacht worden.

IV. Fahrdienft. (Lokomotiv= und Wagendienft).

| Die Ausgaben für ben Fahrdienft betragen: | | 19 | 06 | , , , , , , , , , , , , , , , , , , , | | 190 | 5 | |
|---|----------|---------|--------|---------------------------------------|------------|-------------|---------|-----|
| A. Personalausgaben | . F | . 207 | 0 975. | 84 | Fr. | 1 715 | 276.89 | |
| B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Wagen | . ,, | 3 07 | 8 462. | 88 | " | 2 650 | 113.31 | |
| C. Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials | . " | 1 67 | 3 735. | 46 | ,,, | 1 680 | 355, 22 | |
| D. Sonstige Ausgaben | • " | 4 | 6 945. | 01 | · ′ / // * | 43 | 467.75 | |
| aufamm | en Fr | . 687 | 0 119. | 19 | Fr. | 6 089 | 213. 17 | |
| me | hr Fr | . 78 | 906. | 02 = | 12,82 0 | /o . | ę | |
| Die Fahrdienstleiftungen waren: | | | | | | | | |
| Lofomotiv | filomete | r | | Brutt | otonnent | ilomete | r | |
| im Jahre 1906 6 280 | 234 | | | 98 | 64 953 | 192 | | |
| ,, 1905 5 483 | 701 | | | 82 | 24 309 3 | 348 | | |
| Die Mehrleistung gegenüber bem Vorjahre beträgt: 796 | 599 - | = 14,55 | 0/0 | 19 | 80 642 9 | R44 — | : 15,85 | 0/0 |
| Total contrage. | 000 - | - TA12 | 1 /0 | 10 | 040 | J## | 10,85 | /0. |

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen wie folgt:

A. Personalausgaben.

| | 1906 | 1905 |
|--|-------------------------|----------------|
| 1. Maschinenmeister und beffen Sulfspersonal | Fr. 71 989.69 | Fr. 43 475. 54 |
| mehr | _" 28 514. 15 | . ~ |

- 2. Majdinenpersonal und Wagenvisiteure:
 - a) Borftanbe ber Maschinenbepots und beren Sulfspersonal.

1906 ## 1905

Fr. 100 542. 91 Fr. 91 309. 15

mehr ## 9 233. 76

b) Lotomotivführer und Beiger:

c) Bagenvisiteure:

1906

1905

Kr. 108 258. 15

Fr. 97 796. 05

mehr " 10 462. 10

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

1906

1905

Fr. 241 250. 28

Fr. 192 611. 29

mehr

48 638.99

Die unter Ziffer IV A 1—3 für bas Personal bes Fahrbienstes angeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 355 698. 95 gegenüber bem Vorjahre sind durch die im Berichtsjahre für das gesamte Personal erfolgten periodischen Gehalts= und Lohn-Erhöhungen und durch die infolge Zunahme der sehr starken Fahrdienst= leistungen notwendig gewordene Personalvermehrung entstanden.

B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Bagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lotomotiven:

1906

1905

Fr. 2828699.83

Fr. 2 374 725.07

mehr " 453 974. 76

b) Für Bagen:

1906

1905

Fr. 8 394. 61

Fr. 8 413. 90

weniger " 19. 29

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

1906

1905

Fr. 102 608. 90

Fr. 96 096. 44

mehr " 6512.46

b) Für Bagen.

1906

1905

Fr. 8 625. 50

Fr. 10 210. 34

weniger " 1 584.84

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

1906

1905

Fr. 18 223. 69

Fr. 14 982. 54

mehr " 3 241. 15

b) Für Bagen:

1906

1905

Fr. 64 912. 57

Fr. 105 109. 98

meniger " 40 197. 41

4. Reinigungs= und Deginfettionsmaterial, Berpadung, Baffer und Streufand.

a) Für Lotomotiven:

1906

1905

Fr. 41 893.08

Fr. 35 773. 28

mehr " 6 119. 80

b) Für Bagen:

1906

1905

3r. 5 104.70

Fr. 4 801.76

mehr " 302.94

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

für bie Lokomotiven

mehr Fr. 469 848. 17

" " Wagen

meniger " 41 498. 60

zusammen mehr Fr. 428 349. 57

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den stark vermehrten Fahrdienstleistungen und aus den höhern Kohlenpreisen; der Durchschnittspreis der verbrauchten Kohlen betrug im Berichtsjahre Fr. 28.65 per Tonne gegenüber Fr. 27.93 des Vorjahres.

Die Minberausgaben für die Wagen ergeben sich, weil im Berichtsjahre bezüglich ber Beleuchtung ber Bagen mit ben italienischen Bahnverwaltungen ber Naturalausgleich eingeführt wurde und die bisherigen bersartigen Bergütungen an dieselben in Wegfall kamen.

C. Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials.

1. Lotomotiven und Tenber:

1906

1905

Fr. 1 086 642. 20

Fr. 1 099 466.74

meniger " 12 824.54

2. Personenwagen:

1906

1905

Fr. 334 759.59

Fr. 331 306. 35

mehr " 3 453. 24

3. Laftmagen:

1906

1905

Fr. 252 333. 67

Fr. 249 582. 13

mehr

2751.54

Für Unterhalt und Erneuerung ber Lokomotiven und Wagen zusammen sind gegenüber bem Vorjahre Fr. 6619. 76 weniger ausgegeben worben.

D. Conftige Anggaben.

Die Ausgaben ber sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

1906

1905

Fr. 46 945. 01

ir. 43 467. 75

mehr " 3 477. 26

Die Mehrausgaben für Lit. D bes Jahrdienstes ergeben sich durch die notwendig gewordene Vermehrung ber Dienstlokale.

V. Berichiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht= und Mietzinfen betragen:

| | 1906 | 1905 |
|----------------------------------|--------------------|--------------------------|
| 1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken | Fr. 171 640.96 | Fr. 179 507. 51 |
| 2. Für Rollmaterial (Wagenmiete) | " 854 731. 45 | _" 699 117. 05 |
| 3. Für sonstige Objekte | , 8 299. 27 | " 8 587. 67 |
| | Fr. 1 034 671. 68 | Fr. 887 212. 23 |

Für Wagenmiete von Wagen ber ausländischen Bahnen wurden infolge des starken Verkehrs Fr. 155 614. 40 mehr ausgegeben als im Vorjahre.

Auf Berlust an hülfsgeschäften ergibt sich gegenüber bem vorhergehenden Jahre eine Ausgabe von Fr. 2681.54 für auf ben Materials und Reservestückvorräten konstatierte Abgange.

Feuerversicherungen. Im Beftand ber Berträge betreffend Bersicherung ber Hochbauten, bes Mobiliars und ber Getreibelager in Brunnen sind im Berichtsjahr keine Anberungen eingetreten.

Die Ausrichtung von Unfallentschäbigungen hat ben Betrag von Fr. 97626. 74 erforbert und bewegt sich damit auf annähernd gleicher Höhe wie im Borjahre (Fr. 96,252. 90), obwohl die Zahl des Betriedspersonals und der beförderten Reisenden eine beträchtliche Zunahme erfahren hat. Mit Ausnahme von 4 Fällen ließen sich alle Ersatzansprüche ohne Anrufung des Richters beilegen. Die Zahl der Ende 1906 noch pendenten Haftpslichtprozesse beträgt im ganzen 6.

In die Haftpsclichtgemeinschaft, die auf Grund des Übereinkommens vom 5. September 1885 mit den Schweiz. Bundesbahnen dis 30. September 1905 bestanden hat, mußten einbezahlt werden:

Für das Unglück von Münchenstein, 14. Juni 1891 Fr. 686. 25

zusammen Fr. 688, 61

gegen Fr. 13 950 47 im Borjahre.

Die von der Gotthardbahn an diese Gemeinschaft seit deren Bestehen (1. Oktober 1885) geleistete Summe beträgt Fr. 389 442.93, wovon allein auf das Unglück von Münchenstein Fr. 205,961.02 und auf dasjenige von Zollisosen Fr. 101 532.92 entsallen. Die Rechnung sür das Unglück von Münchenstein ist jedoch noch nicht abgesschlossen. Ebenso bleiben aus dem Eisenbahnunglück von Neuenstadt (2. September 1901) 1 und aus demjenigen von Palézieux (21. November 1903) 6 Entschädigungsbegehren zu erledigen, die alle noch die Gemeinschaft belasten werden.

Entschäbigungsforberungen für Berlust, Minberung und Beschäbigung von Gütersenbungen und für Bersäumung ber Lieferfrist sind im Berichtsjahr anhängig geworden: 9765.

Die ausgerichteten Entschädigungen nach Abzug ber von andern Bahnen an uns geleisteten Rückerstattungen und unsere Beteiligung an den von andern Bahnen ausbezahlten Bergütungen ergeben zu unsern Lasten: für Berlust, Minderung und Beschädigung (abzüglich des Erlöses aus überzähligen Transports

| | | | | * . | | 311 | sammen. | Fr. | 73 535. 90 |
|---|----------------------------|--------|-----------------------|---------------|-----|-----|---------|-----|------------|
| " | unrichtige Behandlung von | Zollge | eleitscheinen und für | Verschiedenes | . • | • | • | " | 56.70 |
| " | Verfäumung ber Lieferfrist | und ir | rrige Instradierung | | | • | | " | 41 372. 29 |
| | gegenständen) . | • | | | | | • | Fr. | 32 106. 91 |

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an ben Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr ist auch im Jahre 1906 auf Fr. 55 200. — festgesetzt worden.

Beitrage an die Sulfstaffe und an die Rrantentaffen, Gefchente. Wir verweisen auf Seite 38 u. ff.

Berschiebenes. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 83 739. 80 sind um Fr. 5 552. 48 größer als im vorigen Jahre. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 21 339. 59 Zahlungen für bas Lebensmittelmagazin in Bellinzona,

- " 10 667. 45 Zahlungen für bie Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in ber Zentralwerkstätte und
- , 38 778. 23 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Berichiedenes.

1. Unfalle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 160 Unfalle vorgekommen und zwar:

| · | | • | | | |
|---------------------------|-------------|------------|-------------|-----|---|
| 1. Entgleisungen: auf ben | Stationen | | | 1 | |
| auf offe | ner Bahn | | | . 2 | 1 |
| 2. Bufammenftöße: auf be | n Stationen | | | 2 | } |
| auf of | fener Bahn | | | | |
| 3. Unfälle, von welchen 2 | Men schen | betroffen | murben: | 154 | |
| 4. Unbere Unfälle: | | | | _ | |
| | | Gefamtzahl | ber Unfälle | 159 |) |

| Infolge dieser | Unfälle wurden | | | | getö | tet: | verlett: |
|----------------|------------------|-----------|-----------|---------|------|-------|-------------|
| 1. Du | rc Entgleisung | en ober 3 | ս ի գ ա ա | enstöße | | | |
| Reis | enbe | | | | · · | _ ' ' | . ' |
| Bah | nbedienstete | | | | - | | |
| Dri | tpersonen | | | | _ | | . <u></u> 9 |
| 2. Du | rch sonstige Ere | ignisse | | | | | |
| Reis | enbe | | | | | 1 | 4 |
| Bah | nbedienstete | | | | | 3 | 143 |
| Drit | tpersonen | | | | | 1 | 2 |
| | | | | | | 5 | 149 |
| Self | stmorb | | | • | | 1 | |

Betreffend die Unfälle mit töblichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 26. Januar sprang ber Reisende Demaria Abamo von Acquarossa, welcher vermutlich auf ber Station Biasca auszusteigen versäumte, bei ber Aussahrt bes Zuges 125 aus der Station vom Wagen, wobei er so unglücklich zu Fall kam, daß er einen Schäbelbruch erlitt, welcher ben sofortigen Tod zur Folge hatte.

Am 8. März ist ber Speisewagen-Einnehmer Fasnacht Ferdinand von Montelier bei Murten bei Zug 128 vermutlich durch die wegen Dampfentwicklung geöffnete Tür der Plattform des Speisewagens vom Wagen gefallen, übersahren und sofort getötet worden.

Am 9. März wurde der Hulfsbahnarbeiter Bernini Pietro von Maleo, Prov. Mailand, welcher mit andern Rottenarbeitern sich zum Geleiseausrichten in den Pianotondo-Tunnel begeben hatte, durch Zug 4 überfahren und getötet.

In der Nacht vom 15./16. Juli wurde im Geleise bei km. 152,456 zwischen Bellinzona und Ginbiasco die Leiche eines Mannes, Menasi Luigi von Malvaglia, aufgefunden; der Verunglückte muß vom Wegübergang km 152,570 auf die Bahnlinie geraten sein und ist von Zug 94 oder 102 übersahren worden.

Am 13. Oktober ist ber Bremser Walker Josef von Erstfelb zwischen Faibo und Giornico aus unbekannter Ursache vom Zug 711 abgestürzt und am 4. November ben erlittenen Verletzungen erlegen.

2. Sulfs = und Rrantentaffen.

a) Bülfstaffe für bie Beamten und Angeftellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 2232 auf 2426, das Vermögen von Fr. 8 277 094. 84 auf Fr. 9 311 692. 53 angewachsen. Die starke Vermehrung steht zum Teil mit dem Umstande in Zusammenhang, daß auf den 1. Januar für den größten Teil des Personals die periodische Erhöhung der Gehalte fällig war, bei der bekanntlich außer der normalen Prämiensteigerung von der Gesellschaft namhafte einmalige Leistungen an die Kasse zu machen sind.

Im porjährigen Geschäftsberichte haben wir bemerkt:

"Die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetzlicher Vorschrift auf den 31. Dezember 1904 zu erstellen "war, ist uns von dem Experten zu Anfang des laufenden Jahres eingeliefert und von uns sodann dem Eisen"bahndepartement zu Handen des Bundesvates zugestellt worden. Die Bilanz beruht für die Verechnung der "Barwerte auf einem Zinssuß von 4°/0 und erzeigt auf dieser Grundlage einen Überschuß von Fr. 332 367. 48.
"Die Rückäußerung des Bundesvates steht zur Zeit noch aus."

Diesem Erpertengutachten entsprechend hatten wir auch in ber Bilanz für bas Jahr 1905 (f. Seite 69) ben Betrag von Fr. 332 367. 48 als "Reserven" bezeichnet.

Wit Schreiben vom 2. Juli 1906 hat uns sobann bas Schweiz. Post= und Eisenbahnbepartement mitge= teilt, es seine bie Grundlagen und Rechnungsmethoben bieser Bilanz geprüft worben. Nachbem mittlerweile auch einläßliche Erörterungen über die Berhältnisse ber Hundesbahnen stattgefunden hätten, sei das Departement zum Schlusse gesangt, daß gegen unsere Borlage Einwendungen zu erheben seien:

3mei Buntte gaben Unlag gur Ginfprache:

- 1. Der ber versicherungstechnischen Bilanz zu Grunde gelegte Zinsfuß von 4 % und
- 2. Die Abstriche, welche an ben voll berechneten Barwerten ber Ausgaben für bie Invalidenpension ber Aktiven, sowie für die Witwen- und Kinderpensionen gemacht worden seien.

Auf biese Einsprachen, die namentlich betreffend die sogen. Abstriche unter Ziffer 2 weitere Erhebungen und Nachweise verlangten, haben wir unterm 15. November eine längere Auseinandersetzung an das Eisenbahnsbepartement gerichtet, an der Berechnung der Barwerte zum Teil, vor allem aber an dem Zinsstuß von 4%, den wir für die ganze Nechnungsperiode für den Kückfauf und seither auch tatsächlich, zum Teil mit Zuschüssen, durchgeführt haben, festgehalten. Selbstverständlich muß indes die Genehmigung der Bilanz und die Rückfaufserechnung wohl auseinander gehalten werden.

Die zweite Berechnung unseres Experten hat eine Bilanz ergeben, die mit einem Defizit von Fr. 46 261. 69 statt mit bem oben genannten Überschuß von Fr. 332 367. 48 schließt.

Obschon wir bei solchen Beständen kaum annehmen können, daß ein wirkliches Desizit von Fr. 46 261. 69 vorhanden sei, halten wir es nach den Aufstellungen unseres eigenen Experten doch für angezeigt, der Hülfskasse den genannten Betrag, Wert 31. Dezember 1904 samt Zinsen zu 4 %,0, zuzuscheiden und stellen diesen in unsere Rechnungen ein. Es ergibt dies auf den 31. Dezember 1906 die Summe von Fr. 50 036. 65, mit der wir nicht die Betriebsrechnung, sondern die Gewinn= und Verlustrechnung des Berichtsjahres belasten. Der Bestand des Vermögens auf 31. Dezember 1906 ist demnach Fr. 9 311 692. 53.

Die Antwort bes Post= und Gisenbahnbepartements und ber Beschluß bes Bundesrates auf unsere Vorlage vom 15. November 1906 sind noch ausstehend.

übersicht über die Aftivmitglieber ber Sulfstaffe.

| Jahr | Am Jahres- anfang | Eingetreten | Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden | Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden | Infolge von Invalidität ausgeschieden | Gestorben | Am Fahresende |
|------|-------------------------|-------------|---|--|---|-----------|------------------|
| 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 |
| 1906 | 2232 | 256 | 18 | 4 | 21 | 19 | 2426 |
| | | * | * * | | | | |

überficht über bie Unterstütten und Penfionierten.

| * , | | lm jres= | | nachs nd des | | Abgang während des Fahres | | | | | | | Um | | |
|------|----------------|--------------|---------------|-----------------|--|---------------------------|------------------------------------|-----------|-------|------------------------------------|--------------------|-----------|-------|--------------|--------------|
| | | ang | 0 | hres | | Unterstiite | | | | Pensionierte | | | | Jahresende | |
| Jahr | Unterstilitzte | Penfionierte | Unterstiltzte | Penfionierte | durch Wiederseintritt d. Ers werbsfähigfeit | durch Penfionierung | durch Averfal= entfchädigung | Gestorben | Total | durch Averfale entschäbigung | nad) § 12 *) | Gestorben | Lotal | Unterfiilyte | Penfionierte |
| 1000 | 37 | 82 | 5 | 27 | | 15 | | | 1.5 | | | | | 07 | 109 |
| 1896 | | | | 1 | _ | | _ | | 15 | | | | | 27 | |
| 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 | ` | - 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 | _ | | 4 | 4 | 7 | 269 |
| 1905 | 7 | 269 | 5 | 18 | | 3 | | | 3 | | _ | 3 | 3 | 9 | 284 |
| 1906 | 9 | 284 | 5 | 34 | 3 | 4 | _ | _ | 7 | 1 | | 3 | 4 | 7 | 314 |
| | | | | | | • | | | | | | | | | |

^{*)} Bolljährigfeit penfionsberechtigter Rinder.

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

Finanzielle überficht über bie Sulfstaffe.

Ginnahmen.

| Jahr | Salbo vom Borjahr | Beiträge der Mitglieder | Beiträge der Gesellschaft | Berschiedene Einnahmen (Zinsen u. s. w.) | Total pro Jahr |
|------|----------------------|----------------------------|------------------------------|--|-------------------|
| 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 | 5 214 294.73 | 156 367.22 | 290 607.33 | 222 867.25 | 669 841.80 |
| 1902 | 5 719 920.53 | 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 |
| 1906 | 8 277 094.84 | 247 386.34 | 709 185.09 +++) | 352 540.52 | 1 309 111.95 |

†) Zinsen und Kursgewinne. ††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103 881. 69. †††) " " " " " 50 036. 65.

Ausgaben.

| | Unterflützungen und Benfionen | | | | | | | |
|------|-------------------------------|--|-----------------------------|------------|----------------------------------|---------------------------------|------------|-------------------|
| Jahr | an lebende Mitglieder | an die Hinters laffenen vers storb. Mitgl. | Aversalent= schädigungen | Total | Abgang8= entschädi= gungen | Berschiebene Ausgaben | Total | Salbo- vortrag |
| 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 | 3 833 065.13 |
| 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 | 4 694 600.31 |
| 1900 | 51 804.72 | 80 895.98 | 4 000.— | 136 700.70 | 4 859.33 | $2\;648{85}$ | 144 208.88 | 5 214 294.78 |
| 1901 | 63 854.80 | 91 049.55 | _ | 154 904.35 | 6 744.10 | $2\ 567. \scriptscriptstyle 55$ | 164 216.— | 5 719 920.53 |
| 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 | 3 025.48 | 2 914.20 | 215 082.12 | 7 604 788.46 |
| 1905 | 105 281.14 | 118 937.90 | 4 000.— | 228 219.04 | 7 881.33 | 3 468.40 | 239 568.77 | 8 277 094.84 |
| 1906 | 125 405.49 | 129 442.45 | 8 800.— | 263 647.94 | 6 981.92 | 3 884.40 | 274 514.26 | 9 311 692.53 |

b) Rrantentaffen für bie Arbeiter.

Bei ber Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst ber Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter sind die Ausgaben durch die Einnahmen gerade gedeckt worden. Der Saldo beträgt Fr. 61 762. 25 gegen Fr. 61 314. 85 im Vorjahre und es erscheint daher das Gleichgewicht der Kasse auch in dieser Periode gewahrt.

Die bei ber Krankenkasse ber Arbeiter bes Bahnaufsichts = und Unterhaltungsbienstes aufgetretenen Ruckschläge, die 1903 Fr. 1797. 50, 1904 Fr. 6980. 80 und 1905 Fr. 6732. 73 betrugen, ließen erkennen, daß die Einkunste dieser Kasse zur Deckung des Jahresbedarses zu schwach seien. Da jedoch nicht festskand, ob nicht außergewöhnliche Gesundheitsverhältnisse die Ausgaben der letztern Jahre ungunstig beeinflußt haben und ob nicht eine Berminderung der Ausgaben durch schärfere Kontrolle einzelner erkrankter Mitglieder zu erreichen sei, wollten wir mit der Erhöhung der Mitgliederbeiträge, die nur auf dem Wege der Statutenänderung, d. h. in definitiver Weise, hätte erfolgen können, noch zuwarten. Wir trasen einstweilen dadurch Borsorge, daß wir der Kasse stieten Juschusses von 1/6 dis auf weiteres einen solchen von 70 % der regelmäßigen Witgliederbeiträge leisteten. Diese Waßnahme, der das schweiz. Eisendahndepartement die Genehmigung erteilte, ist als eine provisorische anzusehen und es soll, wenn sich durch die weitere Erfahrung eine dauernde Bermehrung der Einnahmen als geboten herausstellt, alsdann geprüft werden, ob nicht auch den Witgliedern ein mäßig höherer Beitrag auszuerlegen sei. Die Rechnung weist nun einen beträchtlichen Einnahmenüberschuß auf und schließt mit einer Bermögensvermehrung von Fr. 75 459. 16 auf Fr. 79 496. 01.

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3774.81. Für Belohnungen von Angestellten bes Bahnaufsichts., Stations: und Maschinendienstes wurden demselben Fr. 230 entnommen. Der Titelbestand von Fr. $105\,000$. — $3^{1/2}\,^{0/0}$ Obligationen der schweiz. Bundesdahnen blied derselbe wie voriges Jahr.

F. Bülfsgeichäfte.

1. Wertstättebienft.

Die Zahl ber befinitiven Angestellten ist um 1 abministrativen Abjunkten, 1 technischen Abjunkten, 1 Bureaugehülfen und 1 Werkführergehülfen vermehrt und um 1 Buchhalter und 1 Zeichner reduziert worden.

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

Um 1. Januar maren im gangen beschäftigt 533 Mann

| | , 31 | 1. | Dezember | " | " " | " 585 " |
|----------|----------------------------|----|----------|------|--------------|---------------------------------|
| | Die größte Zahl an | n | Monatsen | be 1 | var 585, die | kleinste 517 Mann, und zwar: |
| Ŋ | donteurs | 7. | | | 11—10 | Glaser und Gehülfen 2—2 |
| (3 | ruppenchefs | | • " | | 44 | Maler und Gehülfen 18—19 |
| 6 | chloffer und Gehülfen | | | | 200—175 | Sattler und Gehülfen 19—18 |
| D | reher und Gehülfen . | | | | 40-44 | Hobler, Bohrer und Fraser 10-11 |
| R | upferschmiebe und Gehülfer | ι. | | | 5—4 | Handlangermeister 7—6 |
| R | effelschmiebe und Gehülfen | | | | 17 - 9 | Demontierer 8-0 |
| 6 | pengler | | | | 1-1 | Handlanger 123-104 |
| (3) | ießer und Gehülfen . | | | | 5 - 5 | Nachtwächter und Ablöser 44 |
| <u> </u> | chmiebe und Gehülfen | | • | | 13—11 | Heizer 2-2 |
| 3 | uschläger | | | | 11-11 | Lehrlinge |
| | dreiner und Gehülfen | | | | 41—38 | |

Im ganzen gelangten 181 Lokomotiven, 864 Personen- und 2809 Guterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 23 Lokomotiven, 27 Personen- und 50 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 21 Lokomotiven, 39 Personen- und 42 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Ansertigung aller Art Reservesstücke für Lokomotiven und Wagen, Ausrüstung von 13 Lokomotiven mit Friedmann'schen Schmierpumpen, Umbau der Lokomotive Ar. 83 in eine Heißdampflokomotive System Pielock mit Ventilsteuerung System Lentz, Umänderung der gewöhnlichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 23 Personens und Gepäckwagen, Umbau von 92 Kohlenswagen auf höhere Tragkraft, Sindau eines Abortes in 2 C4 und 4 B Wagen; Sinrichten der Dynamobeleuchtung System Brown, Boveri & Cie. an 19 Wagen.

Unfertigung von Materialien, wie Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Notguß= röhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

Die Depotwertstätten beschäftigten sich hauptfächlich mit ben laufenben Reparaturen und bem kleinen Untershalt ber im Dienste stehenben Lokomotiven; überbies führten sie auch Arbeiten für verschiebene Dienstabteilungen aus.

Die Arbeitergahl betrug in ben Depotwerkstätten:

am 1. Januar

111 Mann

" 31. Dezember

125

und wechselte bas Jahr hindurch zwischen 111 bis 126 Mann.

Auf die brei Depotwertstätten Erstfeld, Biasca und Bellingona verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

| | Erftfelb: | Biasca: | Bellinzona: |
|----------------------|-----------|----------|----------------|
| Vorarbeiter | 2 | 1 | 1 |
| Schlosser | 27 - 35 | 13-15 | 13—16 |
| Dreher | 1 | <u> </u> | - |
| Resselschmiebe | 1 | 1 | _ |
| Spengler | 1 | _ | <u> </u> |
| Schmiebe | 1 | | _ |
| Schreiner | 1 | N N | · _ <u>-</u> - |
| Lehrlinge | 8-9 | 3-4 | - |
| Dampfmaschinenheizer | 1 | _ | _ |
| Handlanger | 13—17 | 6 | 15—16 |
| | | | |

2. Gasanftalt.

| Die Mischgasanstalt in Belli Die Vorräte betrugen am 1. | | Berichtsj • | ahre | | · · | • | 57 163,000 m 316,800 , | |
|--|--|----------------|------|-------|--------|-------|---------------------------|--------------------|
| Hiervon murben abgegeben: | | | | | | Total | 57 479,800 m | 1 ³ Gas |
| an Wagen ber Gottharbbahn . | | | | 33 | 723, | 576 | *** | |
| " " frember Berwaltungen . | | | | 23 | 490, | 624 | | |
| Gasvorrat am 1. Januar 1907 . | | | | • | • | | 57 214,200 m 265,600 , | , ,, |
| | | | | Total | wie | oben | 57 479,800 m | 1 ³ Gas |

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

1. Allgemeine Bermaltung.

| Sekretariat und Kanzlei ber Direktion (inklusive 2 Übersetzer) . | $\underbrace{\frac{1906}{17}}$ | 1905 16 | |
|--|--------------------------------|------------|------|
| Archivariat | 2 | 2 | |
| Bureau ber Rechnungsrevision | 8 | 8 | |
| Buchhaltungsbureau | 6 | 6 | |
| Hauptkasse | 7 | 6 | * |
| Rommerzielles Bureau | 15 | 15 | |
| Rommerzielle Agenten | . 2 | 2 | |
| Betriebskontrolle und ftatistisches Bureau | 48 | 43 | |
| Reklamationsbureau | 6 | 4 | |
| Telegrapheninspektion und Telegraphisten | 5 | 4 | |
| Appartpersonal | 9 | 8 | |
| Buchbinberei, lithographische Anftalt, Hauswart und Heizer . | 8 | 7 | |
| Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin) | 52 | 42 | |
| Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in ben Magazinen und im | | | |
| Lebensmittelmagazin | 56 | 48 | |
| Privatschulen ber Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen | 15 | 13 | |
| F | | 256 | 224 |
| | | | |
| 2. Bahnaufsichts= und Unterhaltungsb | ien ft. | | |
| Oberingenieur und Zentralbureau | 24 | 22 | |
| Bahningenieure und beren Bureaur | 18 | 19 | |
| Bahnmeister und Aufseher | 32 | 30 | |
| Borarbeiter, Bahnmeister= und Vorarbeiter-Gehülfen . | 46 | 45 | |
| Streckenmarter | 146 | 103 | |
| Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter | 187 | 222 | |
| Barrierenwärterinnen | 120 | 120 | , |
| Berschiedene Angestellte | 19 | 16 | |
| Arbeiter im Taglohn | 556 | 523 | |
| , | | 1148 | 1100 |
| | | | |
| 3. Stations=, Expeditions= und Zugsb | ienst. | | |
| Oberbetriebsinspektor und Bureau besselben | 21 | 20 | |
| Wagenkontrolle | 13 | 12 | |
| Betriebsinspektion | 2 | 1 | |
| Repräsentant in Luino | 1 | . 1 | |
| Lagerhausverwalter in Brunnen | 1 | 1 | - |
| Billetbrucker | 1 | 1 | |
| Bahnhofvorstände | 8 | 8 | |
| Stationsvorstände | 36 | 36 | |
| Übertrag | 83 | 1404 80 | 1324 |
| | | | |

| | | | | | | | 1906 | 1905 |
|----------------------------|------------|---------|---------|---------|-------|------------------------|------------|--------------|
| | | | | | | Übertrag | 83 14 | 80 1324 |
| Souschefs | | | • | | | | 36 | 23 |
| Stationsgehülfen . | | | • | | | • | 109 | 104 |
| Einnehmer | | | H., | | | | 16 | 16 |
| Gepäckerpebienten . | | | | | | | 13 | 10 |
| Umbulante Stellvertreter | | | | • | | | 19 | 16 |
| Telegraphisten | | | | | | | 24 | 23 |
| Wagentontrolleure . | | | | | | | 35 | 29 |
| Vorftanbe ber Güterexpet | oitionen | Chia | sso uni | d Luin | 0 | | 2 | 2 |
| Stellvertreter berfelben ; | | | - | | | iterkassier, | | |
| I. Bollbeklarant in | | 100 | | | | | | 6 |
| bes Lagerhaus-Bern | | | | | | | 8 | 8 |
| Vorstände ber Gütererpebi | | | Solbau | , Biasi | ca, X | BeAinzona, | | |
| Lugano und Locarn | | | | | | • | 6 | 6 |
| Gütererpedition gehülfen | | | | | | | 76 | 72 |
| Güterschaffner | | | | | | | 31 | 24 |
| Rangiermeister | | | | | | | 20 | 17 |
| Rangiermeister=Gehülfen | | | | | | | 10 | 10 |
| Portiers | | | | | | | 10 | 11 |
| Volontäre | | | | | | | 56 | 41 |
| Stationsmärter . | | | | | | | 178 | 166 |
| Rangiervorarbeiter, befini | itiv | | | | | | 13 | 7*.** |
| Gütervorarbeiter, " | | | | | | | 19 | 15 |
| Manövristen, " | | | | | | | 62 | 61 |
| Stationsarbeiter, " | | | | | | | 62 | 57 |
| " mit Ca | alobn | | | | | | 354 | 250 |
| Beleuchtungsmärter . | | | | | | | 6 | 7 |
| Ober=Zugführer . | m <u>1</u> | | | | | | 3 | 2 |
| Zugführer | | | | | | | 95 | 79 |
| Konbukteure | | | | | | | 162 | 149 |
| Schlafwagenbiener . | | | | | | | 3 | 3 |
| Bremfer | | | | | | | 247 | 193 |
| | • | | * | • | | | | |
| | | | | | | | 17 | 758 1481 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | • |
| | | 4. ? | Maso | h i n e | n b i | en st. | | |
| Maschinenmeister und be | ffon a | iiifana | rional | | | | 21 | 20 |
| Vorstände ber Maschiner | | 100 | | Gülfa | narí | · · · | 2 1 | 20 |
| 1 prov. techn. Gehül | • | | | • | | | | |
| und 1 Wartefrau) | 1c, 2 p | 100. Z | Juttuu | geguije | ·', ± | ansiuu _j ei | 32 | 30 |
| Lokomotivführer . | • | • | • | • | • | • | 158 | 146 |
| Lokomotivheizer . | • | • | • | • | • | • • | 172 | 156 |
| cotomotrogetzer . | • | • | • | • | ٠ | il Kantusa | | |
| | | | | | | Übertrag | 383 3 | 162 352 2805 |

| | | | | | | | | | 1906 | | 1905 | | |
|---|--|----------------|--|---------------------------|-------------------------------|----------|------------------|---------|--|--------------------|-----------------------------|------------------|----------|
| | | | | | 2 | | Überti | ag | 383 | 3162 | 352 | 2805 | |
| | Lokomotivheizer, provi | isorisch | | | | | | • | 61 | | 45* | *) | |
| | Putermeister . | | | | | | | | 3 | | 3 | • | |
| | Lokomotivputer | | | | | | | | 126 | | 116 | | |
| | Lampisten . | | | | | | | | 5 | | 5 | | |
| | Wagenauffeher | | | | | | | | 1 | | 1 | | |
| | Wagenvisiteure | | | | | | | | 29 | * *** | 29 | | |
| | Wagenvisiteure, provi | forisch | | | | | | | 4 | | 4 | | |
| 7 | Wagenreiniger, Wage | | unb | Wager | ıbeizer | | | | 46 | | 43 | | |
| | Auffeher für die elekt | | | | - | | | | 1 | | 1 | | |
| | Arbeiter ber Akkumul | | • | • | - | • | | | 4 | | 4 | | |
| | 9 | uioiii-cuo | refrance | ··· · | • | • | • | • | | | | | |
| | | | | | | | | | | 663 | | 603 | |
| | | | ~ ~ | n 4 | ~ | , | | | | | | | |
| | | | 5. T | Berk | jt ä t t | e n d | i e n jt | • | | | | | |
| | | | | Bentr | alwer | fstätte. | e e | | | | | | |
| | Werkstättenchef und b | effen Bur | eauver | rfonal | (infl. | 1 Au | Bläufer | r) . | 15 | | 14 | | |
| | Werkführer (4) und | | | | | | | | 9 | | 8 | | |
| | Vorarbeiter . | | | | | | | | 14 | | 14 | | |
| | Monteurs, Gruppench | efs. Schl | offer. | Drehe | r. Sn | enaler | Gietz | er. | | | | | |
| | Schmiebe, Schr | | | | | | | | | | | | |
| | Bohrer, Fraiser, | | | | | | | | 384 | | 375 | | |
| | Handlanger und Nach | | | 21 | amp m | щщи | ingeige | • • | 124 | | 119 | | |
| | Lehrlinge . | giibuujitt | (+) | • | • | • | • | • | 42 | | 34 | | |
| | cegriffige . | • • | • | • | • | • | • | • | 44 | | 04 | 1 | |
| | | O (| m | artstätt | en her | · Ma | dinent | bepots. | | | | | |
| | | In di | en w | cultun | | . 2000 | | | | | | | |
| | Werkführergehülfen | . In di | en 20 | | | | | • | 1 | | 1 | | |
| | Werkführergehülfen Vorarbeiter | Sn b | en 20 | • | | | • | | 1 4 | | 1 4 | | |
| | Vorarbeiter . | | • • • | | | • | Dam | nf= | | | | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S | | • • • | | | • | Dam | pf= | 4 | | 4 | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter | Cymiebe, © | Spengl | | | • | Dam | pf= | 4 65 | | 4 56 | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter Handlanger (inkl. 1 | Cymiebe, © | Spengl | | | • | Dam | pf= | 4 65 36 | | 56 33 | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter | Cymiebe, © | Spengl | | | • | Dam | pf= | 4 65 | | 4 56 | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter Handlanger (inkl. 1 | Cymiebe, © | Spengl | | | • | Dam | pf= | 4 65 36 | 707 | 56 33 | | |
| | Vorarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter Handlanger (inkl. 1 | Cymiebe, © | Opengl) . | ler, S | cyreine | r unt | • | pf= | 4 65 36 | | 56 33 | | |
| | Borarbeiter . Schlosser, Dreher, S maschinenwärter Handlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Opengl) . | | cyreine | r unt | • | pf= | 65 36 13 | | 56 33 12 | | |
| | Borarbeiter . Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 ! Lehrlinge . | Cymiebe, © | Opengl) . | ler, S | cyreine | r unt | • | pf= | 4 65 36 | | 56 33 | | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Opengl) . | ler, S | cyreine | r unt | • | pf= | 4 65 36 13 — | | 56 33 12 | | |
| | Borarbeiter . Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 ! Lehrlinge . | Cymiebe, © | Opengl) . | ler, S | cyreine | r unt | • | pf= | 65 36 13 | | 56 33 12 | | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Opengl) . | (er, S | cyreine | r unt | : : : : | | 4 65 36 13 — | 707 | 1 | 670 | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Opengl) . | (er, S | cyreine | r unt | • | | 4 65 36 13 — | | 1 | 670 | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Opengl) . | (er, S | cyreine | r unt | : : : : | | 4 65 36 13 — | 707 | 1 | 670 | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | in the second se | (er, S | chreine a s a : | r und | [t | | 4 65 36 13 — | 707 | 1 | 670 | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | in the second se | | chreine casa: | r und | [t | | 4 65 36 13 — | 707 | 1 -6 | $\frac{7}{4085}$ | |
| | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge Gasmeister Gasmeister Gasmeistergehülsen Gasarbeiter | Cymiebe, © | Fpengl | ler, S 6. S e k a p | chreine | r und | | tal | 4 65 36 13 ————————————————————————————————— | $\frac{707}{4539}$ | 1 — 6 — 19 | 670 7 4085 | the O |
| • | Borarbeiter Schlosser, Dreher, Smaschlanger (inkl. 1 Lehrlinge | Cymiebe, © | Spengl | | chreine a s a : i t u l | r und | | tal | 4 65 36 13 — 1 — 6 | $\frac{707}{4539}$ | 4 56 33 12 1 6 6 19 wer Bal | $\frac{7}{4085}$ | eter 8,6 |

^{*)} Die für Ausnahmefalle weiter benötigten prov. Beiger find in den Lotomotivputgern und Werkstättearbeitern eingerechnet.