

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 36 (1907)

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: 12.01.2026

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

Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Ergänzungsbauten auf dem internationalen Bahnhof Chiasso wurden ebenfalls fertig und in Betrieb genommen.

Die bestellten Lokomotiven und Personenwagen wurden im Berichtsjahre sämtlich abgeliefert und in Betrieb gestellt (s. Seite 20 des Gesch.-Ber. 1906).

Neu wurden in Bestellung gegeben 8 vierzylindrische Verbundlokomotiven der Serie A $\frac{3}{5}$ für den Schnellzugverkehr.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Im Personen- und Gepäckverkehr kamen 6 Tarife und 24 Tarifnachträge zur Einführung.

Einschließlich der vom letzten Jahre her unerledigt gebliebenen 36 Fälle kamen im Berichtsjahre 1776 Fahrgelbklamationen zur Erledigung, von denen 171 abgewiesen wurden, während in 1605 Fällen den Rückstättungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 25 534. 26 zurückbezahlt wurde. 24 Klamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Im Güter- und Viehverkehr wurden im Berichtsjahre 13 Tarife und 58 Tarifnachträge eingeführt.

Zu den auf 1. Januar 1907 pendent gebliebenen 617 Frachtklamationen sind im Berichtsjahre 1907 4472 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 5089 Frachtklamationen wurden im Berichtsjahre 4437 erledigt, so daß 652 auf das Jahr 1908 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat vorschriftsgemäß am 1. Mai in Kraft.

Die bisherigen Sommersaisonzüge 7 Luzern-Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug, die letztes Jahr nur vom 15. Juli bis und mit 30. September kuriert haben, kamen während der ganzen Dauer der Sommerfahrplanperiode zur Ausführung. Außerdem wurden die Personenzüge 7 und 8 auf die Strecke Göschenen-Bellinzona ausgedehnt. In Bellinzona erhielt Zug 7 direkte Fortsetzung durch den an Stelle des Güterzuges 505, der in den letzten Jahren Personen beförderte, neu eingelegten, alle drei Wagenklassen führenden Personenzug 57 nach Chiasso und durch Zug 85 nach Locarno. Endlich wurde zur Entlastung des 7. 10 vorm. von Mailand abgehenden Expresszuges 304/118 die Doppelführung dieses Zuges auf der Strecke Mailand-Goldau für die Zeit vom 1. Juni bis und mit 30. September wieder aufgenommen.

Die wesentlichsten Neuerungen, die der Sommerfahrplan mit sich gebracht hat, sind folgende:

1. Die Einlage eines uns vom h. Bundesrat aufgegebenen, mit allen drei Wagenklassen ausgerüsteten neuen Schnellzuges (172)/229/129 (Zürich)-Zug-Goldau-Chiasso als Fortsetzung der morgens zwischen 6 und 7 Uhr in Zürich eintreffenden Schnellzüge aus Nord- und Süddeutschland. Von Luzern aus wird dieser Schnellzug in Goldau durch den neu geschaffenen Schnellzug 129 Luzern-Goldau erreicht. In Flüelen schließt derselbe an das Schiff an und in Chiasso steht er in Korrespondenz mit dem neu eingelegten Schnellzug 307 Chiasso-Mailand.

Als Gegenzug zu Zug (172)/229/129 wurde der ebenfalls mit allen drei Wagenklassen ausgerüstete neue Schnellzug 132/232/(189) Chiasso-Goldau-Zug-(Zürich) in Verkehr gesetzt, mit Anschluß in Chiasso an den neu geschaffenen Schnellzug 314 Mailand-Chiasso, in Goldau an den neu in den Fahrplan eingestellten Zug 132

Goldau-Luzern und in Zürich an die abends zwischen 11 und 12 Uhr daselbst nach Süden- und Norddeutschland abgehenden Schnellzüge.

Durch die neuen Schnellzüge (172)/229/129, die auf der Linie (Zürich)-Zug-Goldau an die Stelle der bisherigen Schnellzüge (2138)/203 traten, und durch die neuen Schnellzüge 132/232/(189) wurden folgende teils verbesserte, teils neue Verbindungen gewonnen:

in der Richtung nach Süden		in der Richtung nach Norden:	
Berlin über Jena-Probstzella	ab 2.00 nachm.	Mailand	ab 4.00 nachm.
Nürnberg „ „ „	an 9.35 "	Chiasso	an 5.05 "
" " Crailsheim	ab 9.43 "	"	ab 5.30 "
Stuttgart über Tübingen, Horb, Immendingen	ab 12.58 vorm.	Luzern	an 10.40 "
Zürich über Tübingen, Horb, Immendingen	an 6.25 "	Zürich	" 11.12 "
Nürnberg über Treuchtlingen- Augsburg	ab 9.44 nachm.	" über Immendingen, Horb, Tübingen	ab 11.30 "
München über Lindau, St. Mar- grethen, St. Gallen	" 11.15 "	Stuttgart über Immendingen, Horb, Tübingen	an 5.55 vorm.
Zürich über Lindau, St. Margrethen, St. Gallen	an 6.42 vorm.	Nürnberg über Crailsheim	" 9.05 "
Zürich	ab 7.10 "	Zürich über St. Gallen, St. Mar- grethen, Lindau	ab 11.35 nachm.
Luzern	" 7.41 "	München über St. Gallen, St. Mar- grethen, Lindau	an 6.58 vorm.
Chiasso	an 1.05 nachm.	Nürnberg über Augsburg-Treucht- lingen	" 8.55 "
"	ab 1.30 "	Nürnberg über Probstzella-Jena	ab 9.12 "
Mailand	an 2.35 "	Berlin " " " an 4.41 nachm.	

2. Die Ausrüstung der Expresszüge 103 Luzern-Chiasso und 126 Chiasso-Luzern, die bisher nur die erste Wagenklasse geführt haben, mit Wagen erster und zweiter Klasse.

3. Die Früherlegung des Schnellzuges 122 Chiasso-Luzern um 15 Minuten, durch die in Basel der Anschluß an den 7.25 nachm. nach Straßburg-Brüssel-Ostende abgehenden Schnellzug 9 und an den 7.15 nachm. nach Karlsruhe-Schwezingen-Mannheim abgehenden Personenzug 765 erreicht wurde.

b) Winterfahrvorordnung.

Mit dem 1. Oktober, an dem der Winterfahrplan in Kraft trat, wurden die Personenzüge 7 Luzern-Biaseca und 8 Biaseca-Luzern, ferner die Personenbeförderung in den Güterzügen 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug, endlich die Doppelführung des Expresszuges 304/118 auf der Strecke Mailand-Goldau fixiert. An Stelle des Zuges 7 wurde Güterzug 511/509 Goldau-Biaseca und an Stelle des Zuges 8 Güterzug 518 Biaseca-Goldau geführt und für den Personentransport eingerichtet.

Als wesentliche Neuerungen, die mit dem Winterfahrplan zur Einführung kamen, sind zu erwähnen:

1. Die Verbesserung der Verbindungen ab Basel und Zürich mit Genua und Rom. Dieselbe wurde durch die auf den 15. November erfolgte Einrichtung der neuen Schnellzüge 71 Mailand-Genua und 68 Genua-Mailand erreicht. Diese Züge schließen in Mailand an an den Schnellzug 105/71 Basel-Mailand, der auf der Strecke Göschenen-Chiasso beschleunigt werden mußte, und an den Schnellzug 68/128 Mailand-Basel.

Durch die neuen ital. Schnellzüge 71 und 68 Mailand-Genua-Mailand werden folgende Verbindungen vermittelt:

Richtung nach Süden:

Basel	ab 7.25 vorm.
Luzern	" 9.46 "
Zürich	" 9.05 "
Chiasso	an 3.18 nachm.
"	ab 3.43 "
Mailand	an 4.48 "
Genua	" 7.50 "
Rom	" 8.25 vorm.

Richtung nach Norden:

Rom	ab 11.45 nachm.
Genua	" 11.00 vorm.
Mailand	" 2.25 nachm.
Chiasso	an 3.35 "
"	ab 3.49 "
Zürich	an 9.21 "
Luzern	" 8.47 "
Basel	" 10.53 "

2. Die Herstellung einer neuen Verbindung des Schnellzugs (172)/229/129 (Zürich)-Zug-Luzern-Chiasso und des Expresszuges 103 Luzern-Chiasso mit Bologna, Florenz, Rom und Neapel durch den neu geschaffenen, an die Schnellzüge 307 und 309 Chiasso-Mailand anschließenden Schnellzug 509 Mailand-Rom, mit Abgang in Mailand 3.40 nachm. und mit Ankunft in Florenz 11.22 nachm., in Rom 7.20 vorm., in Neapel 1.25 nachm.

3. Die Fortsetzung des Nachtschnellzuges 125 Luzern-Chiasso, der bisher von Chiasso bis Mailand als Personenzug weitergeführt wurde, durch einen Schnellzug 301 mit Ankunft in Mailand 6.02 vorm.

Im übrigen ist mit Bezug auf den Fahrplan noch zu erwähnen, daß auch dieses Jahr für den Transport der italienischen und tessinischen Arbeiter anlässlich ihrer Auswanderung im Frühjahr und ihrer Heimkehr im Spätherbst, sowie für den Transport der zahlreichen Reisenden, die im April und Mai, aus dem Süden kommend, die Gotthardbahn benützen, Supplementsschnellzüge, und endlich zur Bewältigung des außerordentlich starken Güterverkehrs zeitweise Supplementsgüterzüge in den Fahrplan eingeschaltet werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1907 (276 Kilometer)			1906 (276 Kilometer)			Mehr-einnahme gegenüber 1906	Minder-einnahme gegenüber 1906
	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente		
	10 641 434	05	36,24	34,84	11 220 273	61	40,96	39,82
I. Personentransport . . .	10 641 434	05	36,24	34,84	11 220 273	61	40,96	39,82
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):								
a. Gepäck	952 496	38	3,24	3,12	1 031 971	51	3,77	3,62
b. Tiere	363 208	07	1,24	1,19	387 940	00	1,42	1,36
c. Güter aller Art . .	17 407 041	56	59,28	56,99	14 750 624	01	53,85	51,69
Total	29 364 180	06	100		27 390 809	13	100	
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	1 180 419	04		3,86	1 143 571	27		4,01
Totalleinnahmen	30 544 599	10		100	28 534 380	40		100
							2 010 218	70

In der Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten; sie betrug daher wie im Vorjahr 276 Kilometer.

Das Ergebnis kann im ganzen als befriedigend bezeichnet werden. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Tiertransport haben zwar um Fr. 683.046.62 abgenommen, die Einnahmen aus dem Gütertransport dagegen um Fr. 2 656 417.55 zugenommen. Werden alle vier Verkehrskategorien zusammengefaßt, so ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 1 973 370.93 oder 7,20 %. Die Transporteinnahmen betragen:

	1907	1906
per Bahnkilometer . . .	Fr. 106 391.96	Fr. 99 242.06
" Zugkilometer . . .	" 6.59	" 6.82
" Tag . . .	" 80 449.81	" 75 043.31

Die vier Monate Januar, März, April und Mai haben Mindereinnahmen, die acht übrigen Monate dagegen Mehreinnahmen aufzuweisen. Der Monat Oktober hat mit Fr. 3 016 260.43 die größte, der Monat Januar mit Fr. 1 775 762.08 die kleinste Einnahme abgeworfen. Die durchschnittliche Monatseinnahme beläuft sich auf Fr. 2 447 015.— gegen Fr. 2 282 567.43 im Vorjahr.

Aus den dem Berichte in bisheriger Weise am Schluß beigegebenen Tabellen über die Statistik des Verkehrs und der Einnahmen heben wir hier folgendes hervor:

1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Infolge der Einwirkung der Simplonroute während des ganzen Berichtsjahrs gegenüber 7 Monaten des Vorjahrs und des Umstandes, daß der Verkehr mit Italien, der internationalen Ausstellung in Mailand im Jahre 1906 wegen, einen größeren Beitrag geliefert hatte, war eine Abnahme übrigens vorauszusehen. Den größten Auffall zeigen die Billette für einfache Fahrt I. Klasse und die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Der Grund der Mindereinnahme aus den Billetten I. Klasse wird teilweise in der Einstellung von Wagen II. Klasse in die Expresszüge 103 und 126 zu suchen sein. Der Lokalverkehr hat sich weiter entwickelt. Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden ist von 3 683 008 auf 3 705 829 gestiegen. Die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Reisenden ist dagegen von 678 332 auf 665 721 und die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von 187 219 846 auf 183 739 116 zurückgegangen. Die Länge der von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrenen Strecke beträgt 49,58 Kilometer gegen 50,88 Kilometer im Vorjahr. Im Verhältnis der Benützung der drei Wagenklassen zeigt die I. Klasse eine Abnahme von 1,44 %, die II. Klasse eine Abnahme von 0,40 % und die III. Klasse eine Zunahme von 1,84 %. Es sind Reisende befördert worden:

	1907	1906
in der I. Klasse	133 959 = 3,61 %	186 327 = 5,05 %
" " II. "	738 583 = 19,93 %	748 725 = 20,83 %
" " III. "	2 833 287 = 76,46 %	2 747 956 = 74,62 %

Personenkilometer weisen auf:

	1907	1906
die I. Klasse	13 368 564 = 7,28 %	18 426 557 = 9,84 %
" " II. "	51 659 117 = 28,11 %	51 702 142 = 27,62 %
" " III. "	118 711 435 = 64,61 %	117 091 147 = 62,54 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

	1907	1906
in der I. Klasse	99,80 Km.	98,89 Km.
" " II. "	69,94 "	69,05 "
" " III. "	41,90 "	42,61 "

Es trifft Reisende:

	1907	1906
auf jeden Personenzugskilometer	70,10	74,11
" " Personenwagenachsenkilometer	4,56	4,86

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 11 220 273.61 auf Fr. 10 641 434.05 oder um Fr. 578 839.56 = 5,16 % zurückgegangen. An die Einnahmen haben beigetragen:

	1907	1906
die I. Klasse	Fr. 1 628 586 = 15,80 %	Fr. 2 271 602 = 20,23 %
" II. "	3 777 461 = 35,50 %	" 3 833 412 = 34,17 %
" III. "	5 235 387 = 49,20 %	" 5 115 260 = 45,60 %

Als Fahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

	1907	1906
in der I. Klasse	Fr. 12.16	Fr. 12.19
" II. "	" 5.11	" 5.12
" III. "	" 1.85	" 1.86

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Cts.	5,79	Cts. 5,99.
------	------	------------

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 40 653.16 auf Fr. 38 555.92 zurückgegangen.

2. Gepäcktransport.

Ahnähernd im gleichen Verhältnis wie der Personenverkehr hat der Gepäckverkehr abgenommen. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 10 973 auf 10 470 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4951 auf 4559 zurückgegangen. Die Einnahmen haben sich um Fr. 79 475.13 = 7,70 % vermindert. Die Abnahme zeigt sich hauptsächlich im Verkehr mit Italien.

3. Tiertransport.

Im Tiertransport ist auch in der Berichtsperiode eine Abnahme zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der beförderten Tiere ist von 148 332 auf 97 758 oder um 50 574 und die Einnahme um Fr. 24 731.93 = 6,38 % zurückgegangen. Der Transport von Ochsen weist eine erhebliche Zunahme, der Transport von Schweinen und Schafen dagegen eine große Abnahme auf.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr hat eine bisher nicht erreichte Zunahme aufzuweisen, wobei alle Haupttransportartikel beteiligt sind. In runden Ziffern beläuft sich die Zunahme bei dem Artikel frisches Obst auf 62 000 Tonnen, bei dem Artikel Wein auf 26 000 Tonnen, bei den Brennmaterialien auf 30 000 Tonnen, bei den Artikeln der Metallindustrie auf 70 000 Tonnen und bei der Baumwolle auf 17 000 Tonnen. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 1 473 375 auf 1 737 214 und der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 802 322 Tonnen auf 975 222 Tonnen gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 221 440 950 auf 269 161 200 gehoben. Die durchschnittliche Transportdistanz einer Tonne beträgt 154,94 Kilometer gegen 150,80 Kilometer im Vorjahr. In der Rangordnung nach der Größe des Gewichts stehen auch im Berichtsjahre die Lebens- und Genussmittel mit 493 571 Tonnen = 28,41 % in der ersten Linie, die metallurgischen Produkte mit 361 547 Tonnen = 20,81 % in der zweiten Linie und die Brennmaterialien mit 278 548 Tonnen = 16,04 % in der dritten Linie. Auf die vier Haupttarifklassen verteilen sich die Gewichtsziffern wie folgt:

	1907	1906
Eilgüter	56 330 Tonnen = 3,24 %	54 532 Tonnen = 3,70 %
Stückgüter	68 950 " = 3,97 %	65 140 " = 4,42 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . . .	360 782 " = 20,76 %	335 699 " = 22,79 %
Ausnahmetarifgüter	1 251 152 " = 72,03 %	1 018 004 " = 69,09 %

Die Hauptverkehre sind mit nachverzeichneten Quantitäten beteiligt:

	1907	1906
Schweiz—Italien	113 790 Tonnen	101 585 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brünig reexpediertes Getreide)	331 914 "	302 894 "
Deutschland, Belgien, Holland, England und Frankreich—Italien	676 695 "	528 551 "
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	166 644 "	113 790 "

In diesen Ziffern sind auch die in Chiasso transit und Pino transit reexpedierten Gütersendungen inbegriffen.

Der Verkehr mit dem Hafenplatz Genua beläuft sich auf 196 832 Tonnen, wovon befördert worden sind:

	1907	1906
nach Genua	22 606 Tonnen	19 857 Tonnen
von "	174 226 "	173 021 "

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 14 750 624.01 auf Fr. 17 407 041.56 oder um den bedeutenden Betrag von Fr. 2 656 417.55 = 18,01 % gestiegen. Der Ertrag per Kilometer beläuft sich auf Fr. 63 068.99 gegen Fr. 53 444.29 im Vorjahr. Im durchschnittlichen Ertragsnis per Tonne und Kilometer ist dagegen ein weiterer Rückgang von 6,66 Cts. auf 6,47 Cts. zu verzeichnen.

Die Betriebsentnahmen aus verschiedenen Quellen betragen im Berichtsjahr gegenüber denjenigen des Jahres 1906:

	1907	1906
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 163 227.92	Fr. 1 121 314.76
Ertrag von Hülfsgeschäften	" 8 533.42	" 14 511.04
Sonstige Einnahmen	" 8 657.70	" 7 745.47
	<hr/> Fr. 1 180 419.04	<hr/> Fr. 1 143 571.27

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 36 847.77 auf, die hauptsächlich von der Miete für die an die ital. Staatsbahnen für den Getreidetransport ab Genua nach der Schweiz abgegebenen G.-B.-Wagen herrührt.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1907			1906			Mehr- ausgabe gegenüber 1906.	Minder- ausgabe
	Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Betriebene Bahnlänge 276 Km.				
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%		
I. Für die Allgemeine Verwaltung .	747 730	51	3.70	714 511	69	4.15	33 218	82
II. " Aufsicht u. Unterhalt d. Bahn	3 672 333	73	18.18	2 939 604	61	17.11	732 729	12
III. " den Stations-, Expeditionss- und Zugsdienst	5 143 372	29	25.46	4 491 333	77	26.15	652 038	52
IV. " den Fahrdienst	8 267 166	55	40.92	6 870 119	19	40.00	1 397 047	36
V. " verschiedene Ausgaben . . .	2 371 609	74	11.74	2 162 721	31	12.59	208 888	43
Total	20 202 212	82	100	17 178 290	57	100	3 023 922	25

1907

1906

Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	.	.	.	Fr. 73 196. 42	Fr. 62 240. 18
" " " " Zugskilometer	.	.	.	" 4.5858	" 4.2792
" " " " Nutzkilometer	.	.	.	" 3.4521	" 3.2910
" " " " Wagenachsenkilometer	.	.	.	" 0.1827	" 0.1267
" " " " Bruttotonnenkilometer	.	.	.	" 0.0187	" 0.0184
" " " " in Prozenten der Betriebseinnahmen				66.14	60.20
" " " " " Transporteinnahmen				68.80	62.72

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1906 wie folgt:

	1907	1906
A. Personalausgaben	Fr. 619 281. 79	Fr. 573 162. 29
B. Sonstige Ausgaben	" 128 448. 72	" 141 349. 40
	<hr/> Fr. 747 730. 51	<hr/> Fr. 714 511. 69

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1907 um Fr. 46 119. 50, während die sonstigen Ausgaben um Fr. 12 900. 68 zurückgegangen sind. Erstere stehen mit den periodischen Gehaltserhöhungen und den Teuerungszulagen im Zusammenhang. Letztere sind namentlich infolge Reduktion der Ausgaben für Reklame (1906 internat. Ausstellung in Mailand) entstanden.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betrugen:

	1907	1906
A. Personalausgaben	Fr. 1 376 248. 66	Fr. 1 257 329. 96
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	" 2 223 788. 64	" 1 596 245. 24
C. Sonstige Ausgaben	" 72 296. 43	" 86 029. 41
zusammen	<hr/> Fr. 3 672 333. 73	<hr/> Fr. 2 939 604. 61
mehr	<hr/> Fr. 732 729. 12	

A. Personalausgaben.

Mehrausgaben Fr. 118 918. 70.

Der größte Teil der Mehrausgaben entfällt auf die im Berichtsjahre durchgeführte Verbesserung der Besoldungsverhältnisse des Personals, und zwar sowohl des ständigen als auch des Taglohnpersonals. Indem wir diesbezüglich auf die Ausführungen in unserm vorjährigen Geschäftsbericht, Seiten 13 und 14 verweisen, erwähnen wir hier, daß das Personal des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes an diesen Verbesserungen der Einkommen mit folgenden Summen teilnimmt:

an den Teuerungszulagen, Aufrückungen im Gehalt und Lohnaufbesserungen; ferner Erhöhung der Nachtdienst- und Tunnelzulagen mit Fr. 84 500.—; an Gratifikationen für 25jährige treue Dienstleistungen mit Fr. 15 600.—; mehrbezahlte Ruhetage infolge Überführung einer größeren Anzahl Taglohnarbeiter in ein ständiges Dienstverhältnis mit Fr. 25 900.—. Diesen Summen steht die im vorhergehenden Berichtsjahre gewährte außerordentliche Gratifikation (Fr. 47 800.—) gegenüber.

Der Rest der Mehrausgaben (ca. Fr. 40 700.—) entfällt auf den vermehrten Bahnbewachungsdienst infolge des gesteigerten Zugverkehrs, sowohl im Streckendienst als auch im Stationsdienst.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Es wurden hierfür aufgewendet:

	1907	1906
1. Für Unterhalt des Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 325 747. 39	Fr. 386 848. 17
2. „ Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues samt Materialkosten .	" 1 345 649. 49	" 835 730. 05
3. „ Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke .	" 318 523. 01	" 198 027. 57
4. „ Unterhalt der Telegraphenseitungen, Signale und Einfriedigungen	" 128 212. 32	" 109 124. 95
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	" 105 656. 43	" 66 514. 50
zusammen	<u>Fr. 2 223 788. 64</u>	<u>Fr. 1 596 245. 24</u>
oder mehr	Fr. 627 543. 40	

Wir treten auf die einzelnen Kapitel im nachfolgenden näher ein:

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen: Minderausgabe Fr. 61 100. 78. Wir bemerken, daß im Vorjahr die daherigen Ausgaben durch die in unserm Geschäftsbericht pro 1906, Seite 29 geschilderten Ereignisse an der Rigilehne beeinflußt wurden und deshalb eine außerordentliche Höhe erreichten. Obwohl nun auch im Berichtsjahre Vorkommnisse zu verzeichnen sind, welche zu außerordentlichen Ausgaben Anlaß gaben, blieben die Ausgaben dennoch, wie oben angegeben, unter denjenigen des Jahres 1906.

Die oben berührten Vorkommnisse betreffen das Hochwasser des untern Tessin vom 7./8. November 1906, dessen Schäden teilweise erst im Berichtsjahre behoben werden konnten, und die Hochwässer der Wildbäche des Sotto-Genere vom 16./17. Oktober 1907; die Kosten der bezüglichen Wiederherstellung belaufen sich auf Fr. 9586. 55.

Im übrigen sind die Ausgaben für die einzelnen Unterhaltungsarbeiten am Bahnkörper und dessen Nebenanlagen teils unter denjenigen des Vorjahres geblieben, teils wenig von denselben verschieden, bis auf die Ausgaben für die Erneuerung der Schwellenbettung (Beschotterung), für welche, infolge der vermehrten Oberbaumerneuerungen, ein Betrag von Fr. 35 341. 15 mehr aufgewendet werden mußte.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehzscheiben, Schieberbühnen usw.). Hierfür wurden im Vergleich zu den Ausgaben des Vorjahres aufgewendet:

	1907	1906
1. Für das zum Unterhalt und zur Erneuerung erforderliche Material	Fr. 1 016 246. 61	Fr. 557 567. 85
abzüglich Erlös aus dem gewonnenen Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem Material	" 173 569. 40	" 126 984. 82
bleiben: Netto-Materialkosten	Fr. 842 677. 21	Fr. 430 583. 03
2. Für Akkorde, Löhne und Reparaturen (Handwerker und Werkstätte)	" 502 972. 28	" 405 147. 02
zusammen	Fr. 1 345 649. 49	Fr. 835 730. 05
oder mehr	<u>Fr. 509 919. 44</u>	

Wir haben im Berichtsjahre 26 385 m Geleise umgebaut gegenüber 13 392 m im Jahre 1906; davon kommen:

 auf Totalerneuerungen 16 619 m (1906: 7112 m)
 " Schwellenerneuerungen 562 " (1906: 532 m)
 " Schienenerneuerungen 9 204 " (1906: 5748 m)

Entsprechend diesem Arbeitspensum pro 1907 gegenüber 1906 ist auch der Materialaufwand für die Erneuerung des Oberbaues um beinahe 100 % gestiegen, wie die oben ausgewiesenen Mehrkosten zeigen.

Materiell wird diese Mehrausgabe dadurch begründet, daß infolge des in den letzten Jahren so erheblich gesteigerten Zugverkehrs und der dadurch hervorgerufenen größeren Inanspruchnahme der Geleise eine raschere Folge der Oberbau-Erneuerungen nötig wurde.

Wie in den Vorjahren, so führen wir auch hier die pro 1907 vorgenommenen Oberbau-Erneuerungen streckenweise auf:

a) Totalerneuerung von Geleisen in langen Tunneln:

im linken Geleise des Pfaffensprungtunnels	432 m
" " " Leggisteintunnels	454 "
" " " Narbergtunnels	253 "
" rechten " " " " "	1146 "
" " " Pianotondotunnels	372 "
" " " Travitunnels	144 " 2801 m

b) Totalerneuerung von Geleisen in offenen Strecken und kurzen Tunneln

(900 m und weniger):

im linken Geleise km 10,192—10,597	405 m
" " " 13,101—13,776	675 "
" rechten " " 46,697—47,285	588 "
" " " 47,883—48,420	537 "
" " " 49,090—53,960	4870 "
im linken Geleise km 58,023—58,683	660 "
" rechten " " 58,694—59,098	404 "
" linken " " 59,100—59,850	250 "
" rechten " " 60,564—60,704	140 "
" " " 62,852—63,108	256 "
	Übertrag 8785 m 2801 m

	Übertrag	8785 m	2801 m
im rechten Geleise km 63,429—63,693	264 "		
" linken " " 66,736—66,993	257 "		
" " " 86,482—87,508	1026 "		
" rechten " " 101,028—101,483	410 "		
" linken " des La Lumetunnels	844 "		
in der Strecke km 155,680—156,668	988 "		
" " " 179,724—180,192	468 "		
im Paradisotunnel	776 "	13 818 m	
c) Auswechslung der Eisenstähle mit Holzstähle in langen Tunnels:			
im Arenbergtunnel	168 m		
" Massagnotunnel	394 "	562 m	
d) Auswechslung der Schienen in langen Tunnels:			
im Delbertunnel	1680 m		
" linken Geleise des Pfaffensprungtunnels	240 "		
" " " Wattigertunnels	132 "		
" rechten " Leggisteintunnels	204 "		
" " " Narbergtunnels	311 "		
" linken Geleise des Gotthardtunnels	3787 "		
" rechten " " " "	1622 "	7 976 m	
e) Auswechslung der Schienen in offenen Strecken und kurzen Tunnels			
(900 m und weniger):			
im Precassiotunnel	220 "		
in der Strecke km 195,495—196,011	516 "		
" " " 200,736—201,228	492 "	1 228 m	
Total Geleise			26 385 m

Wenn die verhältnismäßig geringe Differenz zwischen den beiden Vergleichsjahren im Erlös aus dem gewonnenen Altmaterial auffallend erscheinen sollte, möge der Umstand in Berücksichtigung gezogen werden, daß ein größerer Teil des bei den streckenweisen Auswechselungen aus dem Geleise entfernten Materials zu Einzelauswechselungen verwendet wurde, ohne dafür den der Abnutzung entsprechenden reduzierten Neuwert der Betriebsrechnung gutzubringen und dann bei der Wiederverwendung zu belasten. Dagegen figuriert dieser reduzierte Wert gemäß Regulativ über den Erneuerungsfonds in der Berechnung der Entnahme aus diesem Fonds und zwar mit Fr. 79 751.30.

Außer den oben aufgeführten Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahre 4 Weichen ausgewechselt.

Was weiter noch die Mehrausgaben für Altkorde, Löhne und Reparaturen betrifft, so hängen dieselben mit der Vermehrung der Geleiseumbauten zusammen.

Schließlich fügen wir hier noch den Stand der Hauptgeleise Ende 1907 im Vergleiche zu dem Stand Ende des Vorjahres und Ende 1883 in nachstehender Tabelle bei:

	1907		1906		1883 (eingeleistig)	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zugänglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee-Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hier von entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	6 792	1,6	6 792	1,6	49 456	18,5
" " " Stahlschienen der Type I	8 296	2,0	9 304	2,2	16 488	6,2
" " " " " II	177 594	42,8	190 632	45,9	201 189	75,3
" " " " " III	—	—	240	0,1	—	—
" " " " " IV	222 761	53,6	208 475	50,2	—	—
und anderseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen	149 548	36,0	154 467	37,2	168 103	62,8
" " " Eisenschwellen	265 895	64,0	260 976	62,8	10 855	4,0

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

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 124 238 m gegen 122 248 m im Vorjahr; die Vermehrung röhrt von neu erstellten Nebengeleisen auf den Stationen Altendorf, Biasca, Giubiasco und Chiasso her.

ad 3. Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke.

Der Unterhalt der Hochbauten erforderte im Berichtsjahre Fr. 120 495.44 mehr als im Vorjahr; von den hierhergehörigen Ausgaben entfallen:

	1907	1906
a) auf den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern	Fr. 38 249.70	Fr. 10 796.15
b) auf den laufenden Unterhalt der Hochbauten	" 191 719.13	" 150 048.12
c) auf verschiedene Abbruch-, Umbau- und Wiederherstellungsarbeiten	" 67 565.63	" 37 183.30
d) auf die Erstellung prov. Getreide-Lagerschuppen	" 20 988.55	" —
zusammen	Fr. 318 523.01	Fr. 198 027.57

Der Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern erforderte im Berichtsjahre einen Mehraufwand von Fr. 27 453.55 wegen umfassender Renovationen im Innern und namentlich wegen Ausweichlösung der veralteten und in hygienischer Beziehung ungeeigneten Rüppen- gegen Radiatorenheizkörper.

Auch der laufende Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe, Stationen und Wärterhäuser, Dienst- und Wohngebäude weist wieder eine Mehrausgabe auf (Fr. 41 671.01), indem auch hier Reparaturen in großem Umfang nötig wurden, um diese Bauten in entsprechenden Stand zu stellen; einen nicht geringen Anteil an diesen Mehrkosten hat jedoch auch die Verteuerung der Arbeiten durch Lohn- und Materialpreis-Aufschlag.

Die Mehrausgabe sub c hängt einenteils mit den im Berichtsjahre ausgeführten Erweiterungen von Hochbauten zusammen, anderenteils mussten auf dem internationalen Bahnhof Chiasso verschiedene Umbauten von großem Belang auf Antrag des Betriebsdienstes ausgeführt werden.

ad d. Nachdem im Berichtsjahre wieder ein größerer Getreideverkehr in Aussicht zu nehmen war, für welchen die bestehenden Lagerschuppen nicht ausgereicht hätten, mussten wir, wie in früheren Jahren, für provisorische Schuppen sorgen; es wurden solche in Brunnen und Altendorf für einen Fassungsraum von 850 Wagen-

ladungen à 10 000 kg errichtet. Der höchste Lagerbestand betrug 5321 Wagenladungen gegen 3917 Wagenladungen in der Getreideverkehrsperiode 1905/1906.

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

	1907	1906
Ausgaben	Fr. 128 212. 32	Fr. 109 124. 95
mehr	Fr. 19 087. 37	

Die Mehrkosten fallen auf den Unterhalt der festen Signale (Fr. 6556. 28) und der Einfriedigungen (Fr. 12 560. 01), und zwar bei erstern wegen Erneuerung der Akkumulatoren-Batterie für Betätigung des Tunnelvorsignals in Airolo-Nord und bei letztern wegen vermehrtem Unterhalt der Holzeinfriedigungen und Ersatz von eingegangenen und gesetzwidrig gepflanzten Lebhägen durch Drahtliken-Einfriedigungen mit Steinsäulen.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

	1907	1906
Ausgaben	Fr. 105 656. 43	Fr. 66 514. 50
mehr	Fr. 39 141. 93	

Es ist hier zu erwähnen, daß die Winterperiode 1907 namentlich die ersten 3 Monate des Jahres auf der Nordseite sehr bedeutende Schneefälle und demgemäß die erhöhten Kosten für den Schneebrech brachten.

C. Sonstige Ausgaben.

	1907	1906
Ausgaben	Fr. 72 296. 43	Fr. 86 029. 41
weniger	Fr. 13 732. 98	

Die Minderausgabe röhrt von einer Übertragung der Inventar-Bermehrungen aus den Jahren 1894 bis 1905 im Betrage von Fr. 22 536. 72 auf Baukonto, in Ausführung einer diesbezüglichen Bestimmung des Expertengutachtens in Sachen des Erneuerungsfonds der Gotthardbahn her.

Ohne diese Übertragung wären die Ausgaben auf diesem Titel um Fr. 8803. 74 höher als im Vorjahr; diese Mehrausgabe betrifft zum größten Teil den Unterhalt des Inventars.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben erreichen den Betrag von Fr. 5 143 372. 29 und sind gegenüber denjenigen des Vorjahres um Fr. 652 038. 52 gestiegen. Von dieser Mehrausgabe entfallen Fr. 635 777. 24 auf die Personalkosten und Fr. 16 261. 28 auf die sonstigen Ausgaben. Die obige Mehrausgabe für Personalkosten findet ihre Begründung in der dem Personal auf 1. Januar 1907 bewilligten Leuerungszulage von Fr. 216 301.—; in der Gratifikation für 25jährige Dienstzeit an eine große Anzahl von Angestellten (Fr. 39 528) und in der Personalvermehrung, die durch den gewaltigen Güterverkehr bedingt wurde, sowie in den außerordentlichen Gehalts- und Lohnaufbesserungen, die in verschiedenen Fällen, in Unbetacht der besonderen Verhältnisse, bewilligt worden sind.

Die Vermehrung der sonstigen Ausgaben fällt fast ausschließlich auf die Posten für Büreaubedürfnisse, Drucksachen, Fahrpläne, Beleuchtung und Beheizung der Stationen und Dienstlokale und ist eine Folge der Verkehrs zunahme und Preiserhöhung.

IV. Fahrndienst. (Lokomotiv- und Wagnedienst).

Die Ausgaben für den Fahrndienst betragen:	1907	1906
A. Personalausgaben	Fr. 2 337 692. 87	Fr. 2 070 975. 84
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	" 3 876 448. 92	" 3 078 462. 88
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" 1 992 911. 15	" 1 673 735. 46
D. Sonstige Ausgaben	" 60 113. 61	" 46 945. 01
	<u>zusammen</u> Fr. 8 267 166. 55	Fr. 6 870 119. 19
	<u>mehr</u> Fr. 1 397 047. 36	= 20,88 %.

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1907	7 031 616	1 099 204 757
" " 1906	6 280 234	954 953 192

Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahr: 751 382 = 11,96 % 144 251 565 = 15,11 %.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen wie folgt:

A. Personalausgaben.

	1907	1906
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 25 195. 89	Fr. 71 989. 69
meniger "	46 793. 80	

Diese Minderausgabe ergibt sich, weil ein Teil der Ausgaben des Büros des Maschinenmeisters im Berichtsjahre auf die Ausarbeitung der Zeichnungen und die Bauaufsicht für die neu beschafften 8 C 4/5 Lokomotiven und 18 vierachsigen Personenwagen entfallen und deshalb dem Baukonto belastet wurde. Der bezügliche Anteil ist unter den Ausgaben für Ergänzung- und Neubauten verrechnet (s. Seite 15 unter Titel III).

2. Maschinendepots und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1907	1906
	Fr. 105 768. 37	Fr. 100 542. 91
mehr "	5 225. 46	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1907	1906
	Fr. 1 799 063. 69	Fr. 1 548 934. 81
mehr "	250 128. 88	

c) Wagenvisiteure:

	1907	1906
	Fr. 109 642. 42	Fr. 108 258. 15
mehr "	1 384. 27	

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- und Wagenreiniger).

	1907	1906
	Fr. 298 022. 50	Fr. 241 250. 28
mehr "	56 772. 22	

Die unter Blff. IV. A. 2 und 3 für das Personal des Fahrdiens tes sich ergebenden Mehrausgaben von zusammen Fr. 313 510.83 gegenüber dem Vorjahr sind die Folge der weitern großen Zunahme der Fahr dienst leistungen und der durch diese notwendig gewordenen Personalvermehrung, sowie der gewährten Teuerungszulagen.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1907	1906
Fr.	3 613 697.08	Fr. 2 828 699.83
mehr "	784 997.25	

b) Für Wagen:

	1907	1906
Fr.	7 703.83	Fr. 8 394.61
weniger "	690.78	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1907	1906
Fr.	103 753.53	Fr. 102 608.90
mehr "	1 144.63	

b) Für Wagen:

	1907	1906
Fr.	8 962.08	Fr. 8 625.50
mehr "	336.58	

3. Beleuchtungsmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1907	1906
Fr.	19 926.53	Fr. 18 223.69
mehr "	1 702.84	

b) Für Wagen:

	1907	1906
Fr.	58 693.25	Fr. 64 912.57
weniger "	6 219.32	

4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streufsand.

a) Für Lokomotiven:

	1907	1906
Fr.	57 993.03	Fr. 41 893.08
mehr "	16 099.95	

b) Für Wagen:

1907	1906
Fr. 5 719. 59	Fr. 5 104. 70
mehr „ 614. 89	

Gegenüber dem Vorjahre sind für die unter IV B 1—4 angeführten Materialkosten ausgegeben worden:

für die Lokomotiven	mehr Fr. 803 944. 67
„ „ Wagen	weniger „ 5 958. 63
	zusammen mehr Fr. 797 986. 04

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den vermehrten Fahrdienstleistungen, aus den höheren Kohlenpreisen und aus dem gestiegenen Kohlenverbrauch per Bruttotonnenkilometer. Der Durchschnittspreis der Kohlen betrug im Berichtsjahre Fr. 30.03 per Tonne gegenüber Fr. 28.65 des Vorjahres. Die Kosten des Kohlenverbrauchs für die Lokomotiven sind gegenüber dem Vorjahr um 27,7 % größer; hiervon entfallen 15,1 % auf die mehr geleisteten Bruttotonnenkilometer und der restliche Teil auf den um 4,8 % höheren Kohlenpreis und auf den per Bruttotonnenkilometer um 4,7 % größer gewordenen Kohlenverbrauch. Der zuletzt genannte Faktor ist darauf zurückzuführen, daß die Kohlen nicht mehr in der gleich guten Qualität wie früher erhältlich waren.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

1907	1906
Fr. 1 304 026. 80	Fr. 1 086 642. 20
mehr „ 217 384. 60	

2. Personenzwagen:

1907	1906
Fr. 359 517. 10	Fr. 334 759. 59
mehr „ 24 757. 51	

3. Lastwagen:

1907	1906
Fr. 329 367. 25	Fr. 252 333. 67
mehr „ 77 033. 58	

Die Mehrausgaben von zusammen Fr. 319 175. 69 gegenüber dem Vorjahre für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Wagen ergeben sich teils aus den vermehrten Fahrdienstleistungen, teils aus den gestiegenen Materialpreisen und den durch die Steuerungszzulagen erhöhten Arbeitslöhnen.

D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

1907	1906
Fr. 60 113. 61	Fr. 46 945. 01
mehr „ 13 168. 60	

Die unter diesen Titel fallenden Mehrausgaben sind durch den Mehrverbrauch an Materialien für die Dienstlokale und für den Unterhalt des Inventars infolge des gesteigerten Verkehrs, sowie auch durch die höheren Materialpreise notwendig geworden.

V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten **P a c h t - u n d M i e t z i n s e n** stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres wie folgt:

	1907	1906
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 170 224. 88	Fr. 171 640. 96
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	" 1 007 928. 23	" 854 731. 45
3. Für sonstige Objekte	" 16 544. 22	" 8 299. 27
	<hr/> Fr. 1 194 697. 33	Fr. 1 034 671. 68

Die Mehrausgaben für Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 153 196. 78 sind namentlich infolge des außerordentlich starken Güterverkehrs und der Stauung desselben während einiger Zeit entstanden.

Auf Verlust an Hülfsgefäßen ergibt sich eine Ausgabe von Fr. 5938. 70 für auf dem Materialkonto konstatierte Abgänge.

F e u e r v e r s i c h e r u n g e n. Am 1. Juni 1907 sind die Verträge mit der Feuerversicherungs-Gesellschaft Urbaine in Paris betreffend Versicherung der Hochbauten der Linien in den Kantonen Schwyz, Uri und Tessin sowie des Bahnhofes Chiasso gegen Feuerschaden abgelaufen. Sie sind zu den bisherigen Bedingungen bis zum 1. Mai 1909 erneuert worden. Die Versicherung der Mobilien erforderte keine besonderen Maßnahmen; dagegen machte das starke Anschwellen der Getreidelager in den Lagerschuppen auf den Stationen Brunnen, Glüelen und Altendorf gegen Jahreschluss bedeutende Nachversicherungen für Getreide notwendig.

Die Entschädigungen für Tötung oder Verlebung von Personen erreichten den Betrag von Fr. 153 173. 53 gegen Fr. 97 626. 74 im Vorjahr. In dieser Summe sind die Beiträge inbegriffen, die an die schweiz. Bundesbahnen auf Grund des Haftpflichtübereinkommens vom 5. Septbr. 1885 geleistet werden mußten und die sich auf Fr. 29 778. 90 gegen Fr. 688. 61 im Vorjahr belaufen. Die Unfälle auf der Gotthardbahn haben mithin eine Ausgabe von Fr. 123 394. 63 verursacht gegen Fr. 96 938. 13 im Jahre 1906.

Im Geschäftsbericht des letzten Jahres konnten wir darauf hinweisen, daß die Unfallentschädigungen trotz beträchtlichem Anwachsen des Verkehrs und der Zahl der Betriebsbediensteten eine erhebliche Steigerung gegenüber 1905 nicht erfahren hatten. Inzwischen haben Verkehrszunahme und Personalvermehrung weitere Fortschritte gemacht. Die letztere beträgt gegenüber 1905 ca. $\frac{1}{4}$ und ungefähr um ebensoviel sind nun auch die Ausgaben für Unfallentschädigungen gestiegen.

Die an die schweiz. Bundesbahnen auf Grund der Haftpflichtgemeinschaft bezahlte Summe setzt sich aus folgenden Beiträgen zusammen :

1. Für das Unglück von Neuenstadt (2. Sept. 1901)	Fr. 3 090. 63
2. " " " Palézieux (21. Nov. 1903)	" 26 688. 27
	<hr/> Fr. 29 778. 90

Die Leistungen der Gotthardbahn seit dem Inkrafttreten dieser Versicherungsgemeinschaft am 1. Okt. 1885 erreichen hiermit den Betrag von Fr. 419 221. 83.

Ende 1907 waren aus früheren Jahren 4 und aus dem Berichtsjahr 1 Haftpflichtprozeß anhängig. In 1 Falle aus dem Jahre 1906 und in 5 Fällen aus dem Jahre 1907 ist die Erhebung gerichtlicher Klage noch zu gewärtigen, da Vergleichsverhandlungen nicht zum Ziele führten.

Entschädigungsfordерungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütersendungen und für Versäumung der Lieferfrist sind im Berichtsjahr anhängig geworden: 12481.

Die ausgerichteten Entschädigungen nach Abzug der von andern Bahnen an uns geleisteten Rückerstattungen und unsere Beteiligung an den von andern Bahnen ausbezahlten Vergütungen ergeben zu unsren Lasten:

für Verlust, Minderung und Beschädigung (abzüglich des Erlöses aus überzähligen Transportgegenständen)	Fr. 29 045.—
„ Versäumung der Lieferfrist und irrite Instradierung	“ 31 513. 58
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes	“ 1 305. 96
	zusammen Fr. 61 864. 54

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu zahlende Konzessionsgebühr betrug Fr. 55 200.—, wie im Jahre 1906.

Beiträge an die Hülfskasse und an die Krankenkassen, Geschenke. Wir verweisen auf S. 35 u. f.

Verchiedenes. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 97 636. 80 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 13 897.—, verursacht hauptsächlich durch Teilung der I. und II. Klasse der Unterschule in Bellinzona in zwei Parallelklassen und Einrichtung einer Schülerbibliothek in Bellinzona für die Schulen der Gotthardbahn im Kanton Tessin. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 21 637. 73 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona,	
„ 14 734. 84 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte und	
„ 46 124. 29 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.	

E. Verchiedenes.

1. Unfälle.

Beim Betrieb im engern Sinne sind im Berichtsjahre 202 Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	4
auf offener Bahn	2
2. Zusammenstoße: auf den Stationen	3
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	191
4. Andere Unfälle:	—
Gesamtzahl der Unfälle	200

Infolge dieser Unfälle wurden

getötet: verletzt:

1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	2	2
Bahnbedienstete (* worunter 2 Postangestellte)	7	177 *)
Drittpersonen	1	2
	10	181
Selbstmord	2	

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 11. Januar geriet der Hülfsbremser Maggini Lito von Biasca beim Verkuppeln von Wagen auf dieser Station zwischen die Puffer und wurde erdrückt; der Tod trat sofort ein.

Am 20. Januar wurde die aus der Irrenanstalt Mendrisio entflohenen Frau Claudia Chiesa von Chiasso bei Kil. 199,700 durch Zug 104 überfahren und sofort getötet.

Am 22. Februar wurde der prov. Bremser Mattli Zacharias von Wassen anlässlich der Bedienung des Wasserkrans für die Lokomotive eines Güterertrazuges auf der Station Gurtmellen bei Einfahrt des Zuges 104 von der Lokomotive dieses Zuges erfaßt und gegen den Güterertrazug im Gleise I geschleudert. Mattli ist den dabei erhaltenen schweren Verletzungen auf dem Transport nach dem Kantonsspital Altendorf erlegen.

Am 28. Februar ist der als Ablöser den Nachtwächterdienst besorgende ständige Taglohnarbeiter Grassi Luigi von Copreno (Provinz Mailand) im Pianotondotunnel schwer verletzt aufgefunden worden und bald nachher infolge innerer Verblutung gestorben. Es wird angenommen, daß Grassi im Tunnel von der Leerefahrt 1009 erfaßt und beiseite geworfen worden ist.

Am 10. April wurde der als Nachtwärter funktionierende ständige Taglohnarbeiter Otelli Francesco von Artogne (Provinz Brescia) bei seinem Rundgang auf dem Bahnhofe Biasca beim Gleiseüberschreiten von abgestoßenen Wagen erfaßt, überfahren und sofort getötet.

Am 15. Juni wollte der Hülfsbremser Gaba-Bareco Valentino von Daro bei Einfahrt des Zuges 528 in die Station Rivera-Bironico vermutlich seine Bremshütte verlassen, um auf dem Laufbrett an der Stirnseite des Wagens auf die andere Seite des Zuges zu gelangen, fiel aber infolge eines Fehltrittes zwischen die Wagen hinunter, wobei er überfahren und getötet wurde.

Am 17. Juni war der Portalwärter Lafferma Lorenzo von Belluno (Italien) in Göschenen mit dem Reinigen der Weiche 19 beschäftigt und ist dabei vermutlich von Zug 105 überfahren und sofort getötet worden.

Am 26. September wurde die Leiche des Maurers Minessi Francesco von Cussago (Provinz Brescia), wohnhaft gewesen in Andermatt, bei Kil. 84,650 im Gotthardtunnel aufgefunden. Der Unglücksfall ist vermutlich aus Zug 129 oder 3 gefallen.

Am 28. September versah der ständ. Taglohnarbeiter Ulrich Dominik von Arth zwischen Goldau und Zimmensee Streckenwärterdienst. Bei Annäherung des S.B.B.-Zuges 3976 scheint Ulrich zu wenig ausgewichen zu sein, wurde deshalb vom Zug erfaßt und verletzt, daß in wenigen Minuten der Tod eintrat.

Am 10. November wollte der Reisende Varzan Domenico von Claut (Provinz Udine) auf der Station Bellinzona von dem bereits in Bewegung befindlichen Zug 128 absteigen; dabei fiel er so unglücklich, daß er gegen den Zug zurückgeschleudert und vom Schlußwagen überfahren und getötet wurde.

2. H ü l f s - u n d K r a n k e n k a s s e n .

a) H ü l f s k a s s e f ü r d i e B e a m t e n u n d A n g e s t e l l t e n .

Die Mitgliederzahl ist von 2426 um 294 auf 2720, das Deckungskapital von Fr. 9,811,692.53 um Fr. 889,342.21 auf Fr. 10,301,034.74 gestiegen. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die nachstehenden Tabellen.

Wir haben im Geschäftsbericht des Vorjahres die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetzlicher Vorschrift auf den 31. Dezember 1904 zu erstellen war, und die Einwendungen, die vom eidgen. Post- und Eisenbahndepartement gegen diese Bilanz erhoben worden sind, erwähnt und bemerkt, daß wir uns auf Grund einer zweiten, mit einem Defizit abschließenden Berechnung unseres Experten veranlaßt gesehen hätten, der Kasse per 31. Dezember 1906 außerordentlicherweise die Summe von Fr. 50,036.65 zuzuscheiden. Auf unsere Auseinandersetzungen, die wir, wie im lezthjährigen Geschäftsbericht angeführt, am 15. November 1906 an das eidgen. Post- und Eisenbahndepartement gerichtet haben, gab uns das letztere am 13. Juni 1907 den Bescheid, daß es auch der zweiten Berechnung unseres Experten gegenüber, sowohl was die Reduktion der Barwerte als den Zinssfuß von 4 % betrifft, an seinen Einsprachen festhalte. Mit einer Erwidерung vom 16. Juli 1907 wandten wir uns neuerdings gegen den Standpunkt der genannten Behörde. Am 21. Oktober teilte uns diese mit, der Bundesrat habe die Jahresrechnung und Bilanz der Kasse pro 1906 entgegengenommen „unter dem Vorbehalte der späteren Vereinigung der neuen, noch nicht endgültig geprüften Deckungskapitalrechnung auf Ende 1904.“ Diese Haltung der Aufsichtsbehörde hat uns bewogen, das Gutachten und die Berechnungen unseres Experten einem weiteren Fachmanne zur Prüfung vorzulegen.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
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
1907	2426	359	12	3	30	20	2720

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres						Am Jahresende				
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte			Pensionierte			Unterstützte	Pensionierte			
					durch Wieder- eintritt d. Er- werbstätigkeit	durch Pensionierung	durch Übertral- entstädigung	Gestorben	Σ total	durch Übertral- entstädigung nach § 12 *)	Gestorben	Σ total			
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	—	—	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
1907	7	314	8	37	1	2	—	—	3	1	2	2	5	12	346

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweils nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Ginnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen (Zinsen u. s. w.)	Total pro Jahr
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	663 903.80
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
1907	9 311 692.53	286 861.07	626 926.35	397 183.43	1 310 970.85

†) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 50 036.65

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs- entschädi- gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo- vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinter- lassenen ver- storb. Mitgl.	Aversalen- schädigungen	Total				
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	4 694 600.31
1900	51 804.72	80 895.98	4 000.—	136 700.70	4 859.33	2 648.85	144 208.88	5 214 294.73
1901	63 854.80	91 049.55	—	154 904.35	6 744.10	2 567.55	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	3 025.43	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
1907	157 511.79	149 601.55	8 000.—	315 113.34	3 034.30	3 481.—	321 628.64	10 301 034.74

b) Krankenkassen für die Arbeiter.

Aus der untenstehenden Tabelle geht hervor, daß die Morbidität der bei diesen Krankenkassen versicherten Arbeiter noch gestiegen ist. Diese Erscheinung hängt einmal wohl damit zusammen, daß ein Teil der Mitglieder nach und nach in die Jahre kommt, wo die Morbidität das zweifache und dreifache derjenigen des jungen Mannes beträgt. Der Einfluß dieser Mitglieder macht sich um so fühlbarer, als fortwährend jüngere Arbeiter mit kleinsten Risiken zur definitiven Anstellung gelangen und die Krankenkassen verlassen, indem sie in die Hülfekasse aufgenommen werden. Als weiterer Umstand von besonders ungünstiger Wirkung sind sodann vor allem die wiederum epidemisch aufgetretenen Influenzaerkrankungen zu erwähnen.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstattendienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter, die mit einem Saldo von Fr. 61,762.15 in das neue Jahr eingetreten ist, konnte nur dank eines außerordentlichen Beitrages der Gesellschaft von Fr. 10,000. — mit einem Saldo von Fr. 60,291.45 abschließen, so daß der Rückschlag noch Fr. 1470.80 beträgt. Zur Bestreitung der Kosten der Krankenpflege und für Ausrichtung von Krankengeldern sind Fr. 95,551.40 verwendet worden gegen Fr. 67,210.85 im Vorjahr. Der Krankheitstag hat eine Ausgabe von Fr. 3.96 erfordert gegen Fr. 3.67 im Jahre 1906.

Aus der Tabelle ergibt sich, daß von diesen Mehrkosten des Krankheitstages im Betrage von 29 Rp. 19 Rp. auf höhere Geldleistungen und 10 Rp. auf höhere Pflegekosten entfallen. Das starke Steigen der ersten hat seinen Grund nicht etwa in einer Erhöhung des Krankengeldes, sondern lediglich darin, daß verhältnismäßig mehr Krankheitstage als im letzten Jahr in die Periode des maximalen Krankengeldes (erste drei Monate der Krankheit) gefallen sind, was in der Hauptsache auf die Influenzaerkrankungen zurückzuführen sein dürfte.

An die Krankenkasse der Arbeiter beim Bahnhof und Unterhaltungsdienst hat die Gesellschaft einstweilen, wie im Vorjahr, wiederum statt einen Beitrag von $\frac{1}{6}$ einen Zuschuß von 70 % der ordentlichen Beiträge der im Dienste der Gotthardbahn stehenden Arbeiter geleistet. Diese Kasse weist einen Saldo von Fr. 84,549.81 gegen Fr. 79,496.01 auf. Sie erzielte demnach einen Überschuss von Fr. 5053.80 gegen Fr. 4036.85 im Vorjahr. Krankenpflege und Barleistungen haben eine Ausgabe von Fr. 26,242.85 gegen Fr. 25,586.65 im Jahre 1906 verursacht. Der Krankheitstag hat Fr. 2.88 gekostet gegen Fr. 2.86 im Jahre 1906. Verglichen mit der andern Krankenkasse ergibt sich hier ein bedeutend niedrigerer Betrag der Kosten eines Krankheitstages. Die einfache Erklärung hierfür liegt darin, daß diese Kasse bei bedeutend niedrigeren Beiträgen der Mitglieder auch nur ein entsprechend kleineres Krankengeld gewährt. Umgekehrt aber muß auffallen, daß diese Kasse mit höheren Pflegekosten pro Tag zu rechnen hat. Das dürfte darauf zurückzuführen sein, daß hier die ärztlichen Hülfleistungen einzeln honoriert werden, während bei der andern Krankenkasse die zahlreiche Gruppe der Werkstättenarbeiter von einem Arzte behandelt wird, der nicht Honorare für jede einzelne Bemühung sondern eine Jahrespauschale empfängt.

Statistische Angaben über

1. die Krankenkasse der Taglohnarbeiter beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstattendienst.

Jahr	Auf 100 Versicherte kommen Unterfälle			Auf 1 Unterstützten fallen Krankheitstage			Auf 1 Versicherten kommen Krankheitstage (Morbiditätsziff.)			Kosten pro Krankheitstag		
	Abteil. Stat., Mag. u. D.-Dienst	Abteil. Werk- stätten- Dienst	Berechnet auf die ganze Kasse	Abteil. Stat., Mag. u. D.-Dienst	Abteil. Werk- stätten- dienst	Berechnet auf die ganze Kasse	Abteil. Stat., Mag. u. D.-Dienst	Abteil. Werk- stätten- dienst	Berechnet auf die ganze Kasse	für Kran- ken- pflege	für Bar- leis- tu- gen	Zu- sam- men
1906	49,64	73,39	65,57	22,90	21,47	21,82	11,37	15,75	14,31	0,69	2,98	3,67
1907	52,49	76,04	67,56	22,36	22,08	22,17	11,74	16,79	14,98	0,79	3,17	3,69

2. die Krankenkasse der Taglohnarbeiter beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Jahr	Auf 100 Versicherte kommen Unterstützte			Auf 1 Unterstützten fallen Krankheitstage			Auf 1 Versicherten kommen Krankheitstage (Morbiditätsziff.)			Kosten pro Krankheitstag					
	Bahningenuferbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse			Bahningenuferbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse					
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III			
1906	42,96	54,29	64,84	50,55	10,13	21,86	23,49	19,59	4,85	11,87	15,23	9,90	0,89	1,97	2,86
1907	49,88	42,86	50,31	47,72	13,84	21,46	25,93	21,71	6,83	9,20	13,05	10,12	0,88	2,00	2,88

c) Fonds für Belohnung hervorragender Leistungen zur Verhütung von Unglücksfällen im Betriebsservice.

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3903.88. Zu Belohnungen wurden demselben im Jahre 1907 entnommen Fr. 230.—.

Der Titelbestand ist um Fr. 5000.— erhöht worden und beträgt Ende des Jahres 1907 nominell Fr. 110.000. — 3 1/2 % Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen, die zu Fr. 109,862.50 im Bestand erscheinen.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der Arbeiter, nach den verschiedenen Handwerken geordnet, schwankte das Jahr hindurch in folgenden Grenzen:

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 585 Mann

" 31. Dezember " " " 661 "

Die größte Zahl am Monatsende war 662, die kleinste 584 Mann, und zwar:

Schlosser und Gehülfen	233—218	Maler und Gehülfen	22—19
Dreher und Gehülfen	51—42	Sattler und Gehülfen	19—19
Kupferschmiede und Gehülfen	5—4	Hobler, Bohrer und Fräser	14—13
Kesselschmiede und Gehülfen	25—18	Handlangermeister	7—7
Spengler	1—1	Demontierer	8—8
Gießer und Gehülfen	5—5	Handlanger	147—117
Schmiede und Gehülfen	15—13	Nachtwächter und Ablöser	4—4
Zuschläger	11—11	Heizer	2—2
Schreiner und Gehülfen	46—42	Lehrlinge	45—39
Glaser und Gehülfen	2—2		

Im ganzen gelangten 152 Lokomotiven, 899 Personen- und 3169 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 21 Lokomotiven, 39 Personen- und 42 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 26 Lokomotiven, 53 Personen- und 67 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Auffertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Einbau eines Abortes in einen B-Wagen und 9 AB-Wagen, Umbau von

6 Kohlenwagen auf größere Tragkraft und Umänderung der gewöhnlichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 13 Lokomotiven und 319 Wagen.

Umfertigung von Materialien, wie Notgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrohrguß, Notgußröhren, Plomben etc. 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 Dienstabteilungen aus.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 129 Mann

" 31. Dezember 142 "

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 129 bis 142 Mann.

Auf die drei Depotwerkstätten Erstfeld, Biasca und Bellinzona verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	31—41	15—19	14—15
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	1	1
Schmiede	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	10—13	3—4	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	17	6—8	14—16

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	62 294,000 m ³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1907	265,600 " "
Total	62 559,600 m ³ Gas

Hier von wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn	32 879,088
" " fremder Verwaltungen	24 846,562
Gasverlust im Jahre 1907	57 725,650 m ³ Gas
Gasvorrat am 1. Januar 1908	4505,950 " "
Total wie oben	328,000 " "
	62 559,600 m ³ Gas

Der im Berichtsjahre vorgekommene Gasverlust ist auf Unzüchtigkeiten in der Erdleitung zurückzuführen, die nach Bemerkung sofort beseitigt wurden.

G. Personalestat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1907	1908
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	19	17
Archivariat	2	2
Bureau der Rechnungsrevision	8	8
Buchhaltungsbureau	7	6
Hauptkasse	8	7
Kommerzielles Bureau	17	15
Kommerzielle Agenten	1	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	51	48
Reklamationsbureau	8	6
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	5	5
Abwartpersonal	7	9
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	61	52
Materialverwaltung: Arbeiter sc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	72	56
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	17	15
	291	256

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltsdienst.

Oberingenieur und Zentralbureau	27	24
Bahningenieure und deren Bureaux	18	18
Bahnmeister und Aufseher	31	32
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	47	46
Streckenwärter	147	146
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	203	187
Barrierenwärterinnen	122	120
Verschiedene Angestellte	21	19
Arbeiter im Taglohn	640	556
	1256	1148

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	23	21
Wagenkontrolle	13	13
Betriebsinspektion	2	2
Repräsentant in Quino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetdrucker	1	1
Bahnhofvorstände	8	8
Stationssvorstände	36	36
	Übertrag	85 1547
		83 1404
		6

	Übertrag	<u>1907</u>	<u>1908</u>
	85	1547	83 1404
Souschefs	37	36	
Stationsgehülfen	125	109	
Einnnehmer	17	16	
Gepäckexpedienten	14	13	
Ambulante Stellvertreter	22	19	
Telegraphisten	31	24	
Wagenkontrolleure	42	35	
Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso und Luino	2	2	
Stellvertreter derselben; ferner Rechnungsführer, Güterkassier, I. Zolldeklarant in Chiasso und Luino und Stellvertreter des Lagerhaus-Verwalters	8	8	
Vorstände der Güterexpeditionen Arth-Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Goldau)	6	6	
Güterexpeditionsgehülfen	82	76	
Güterschaffner	32	31	
Rangiermeister	29	20	
Rangiermeister-Gehülfen	6	10	
Portiers	13	10	
Volontäre	63	56	
Stationswärter	193	178	
Rangievorarbeiter, definitiv	13	13	
Gütervorarbeiter, "	26	19	
Manövristen, "	76	62	
Stationssarbeiter, "	81	62	
" mit Taglohn 420, mit Monatslohn 56	476	354	
Beleuchtungswärter	5	6	
Ober-Zugführer	3	3	
Zugführer	113	95	
Kondukteure	168	162	
Schlafwagendiener	3	3	
Bremser	290	247	
		2061	1758

4. Maschinendienst.

Maschinemeister und dessen Hülfspersonal	23	21
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (incl. 1 prov. techn. Gehülfse, 2 prov. Bureaugehülfen, 4 Ausläufer und 1 Wartefrau), 1 Badewärter u. 2 Badewärterinnen	36	32
Lokomotivführer	174	158
Lokomotivheizer	193	172
Übertrag	426	3608
	383	3162

	Übertrag	<u>1907</u>	<u>1908</u>
		426	3608
		383	3162
Locomotivheizer, provisorisch		83 *)	61 *)
Pußermeister und Vorarbeiter des Fahrdienstes		4	3
Locomotivpußer		147	126
Lampisten		5	5
Wagenauffeher		1	1
Wagenvisiteure		28	29
Wagenvisiteure, provisorisch		7	4
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer		57	46
Aufseher für die elektr. Zugbeleuchtung		1	1
		759	663

5. Werkstättendienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättendienst und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer)	15	15
Werkführer (4) und Werkführergehülfen (5)	9	9
Vorarbeiter	14	14
Monteure, Gruppenchiefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser, Demontierer und Dampfmaschinenheizer	443	384
Handlanger und Nachtwächter (4), Handlangermeister (7)	148	124
Lehrlinge	41	42

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Werkführergehülfen	1	1
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	76	65
Handlanger	40	36
Lehrlinge	14	13
	805	707

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfen	—	—
Gasarbeiter	6	7
Total	5179	4589

Rekapitulation.

	<u>1907</u>	<u>1908</u>
Zahl der Betriebsbeamten	2969, per Bahnkilometer 10,75	2608, per Bahnkilometer 9,44
Zahl der Arbeiter im Taglohn	2210, " " 8,01	1931, " " 7,00
Total	5179, per Bahnkilometer 18,76	4539, per Bahnkilometer 16,44

*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Locomotivpüssern und Werkstattarbeitern eingerechnet.