**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: 27.11.2025** 

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

Die im vorjährigen Geschäftsberichte ermähnten Erganzungsbauten auf bem internationalen Bahnhofe Chiasso wurden ebenfalls fertig und in Betrieb genommen.

Die bestellten Lokomotiven und Personenwagen wurden im Berichtsjahre samtlich abgeliesert und in Betrieb gestellt (s. Seite 20 bes Gesch.-Ber. 1906).

Neu wurden in Bestellung gegeben 8 vierzylindrige Verbundlokomotiven ber Serie A 3/s für ben Schnells zugsverkehr.

## II. Bahnbetrieb.

#### A. Zarifmagregeln.

- 1. Im Personen: und Gepäckverkehr kamen 6 Tarise und 24 Tarisnachträge zur Einführung. Einschließlich ber vom letzten Jahre her unerledigt gebliebenen 36 Fälle kamen im Berichtsjahre 1776 Fahrgelbreklamationen zur Erledigung, von benen 171 abgewiesen wurden, während in 1605 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 25 534. 26 zurückezahlt wurde. 24 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.
- 2. Im Güter: und Biehverkehr wurden im Berichtsjahre 13 Tarife und 58 Tarifnachträge eingeführt. Zu ben auf 1. Januar 1907 pendent gebliebenen 617 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1907 4472 neue Fälle hinzugekommen. Bon diesen 5089 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 4437 erledigt, so daß 652 auf das Jahr 1908 vorgetragen werden mußten.

## B. Fahrplan und ausgeführte Büge.

#### a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat vorschriftsgemäß am 1. Mai in Rraft.

Die bisherigen Sommersaisonzüge 7 Luzern Göschenen, 8 Göschenen Luzern, 551 Zug Gelbau und 556 Goldau-Zug, die letztes Jahr nur vom 15. Juli dis und mit 30. September kursiert haben, kamen mahrend der ganzen Dauer der Sommersahrplanperiode zur Ausstührung. 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 Wagen-klassen 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 Doppelsührung dieses Zuges auf der Strecke Mailand-Goldau für die Zeit vom 1. Zuni dis 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 Soldau Chiasso als Fortsetzung der morgens zwischen 6 und 7 Uhr in Zürich eintreffenden Schnellzüge aus Nord und Süddeutschland. Bon Luzern aus wird dieser Schnellzug in Goldau durch den neu geschaffenen Schnellzug 129 Luzern Goldau erreicht. In Flüelen schließt berselbe 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-Golbau-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

Golbau-Luzern und in Zurich an die abends zwischen 11 und 12 Uhr baselbst nach Sud- und Nordbeutschland 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 verbefferte, teils neue Verbindungen gewonnen:

in ber Richtung nac	h E	üben		in ber Richtung nach Norben:	
Berlin über Jena=Probstzella	ab	2.00	nachm.	Mailand ab 4.00 nachm	i.
Nürnberg " " "	an	9.35	"	Chiasso an 5.05 "	
" " Crailsheim	ab	9.43	."	" ab 5.30 "	
Stuttgart über Tübingen, Horb, Immendingen	αĥ	12. 58	norm	Luzern an 10.40 "	
	uo	12.00		Zürich " 11. 12 "	
Zürich über Tübingen, Horb, Immendingen	an	6. 25	, ,	" über Zmmendingen, Horb, Tübingen ab 11.30 "	
Nürnberg über Treuchtlingen- Augsburg	ab	9. 44	пафт.	Stuttgart über Immendingen, Horb, Tübingen an 5. 55 vorm.	
München über Lindau, St. Wars grethen, St. Gallen		11.15	"	Nürnberg über Crailsheim " 9.05 " Zürich über St. Gallen, St. Mar-	
Burich über Lindau, St. Margrether	ι,			grethen, Lindau ab 11. 35 nachm	
St. Gallen	an	6.42	vorm.	München über St. Gallen, St. Mar=	
Zürich	ab	7. 10	"	grethen, Lindau an 6.58 vorm.	
Luzern	"	7.41	"	Nürnberg über Augsburg-Treucht-	
Chiasso	an	1.05	nachm.	lingen "8.55 "	
,	ab	1.30	"	Nürnberg über Probstzella-Jena ab 9.12 "	
Mailand	an	2, 35	"	Berlin " " " an 4.41 nachm	•

- 2. Die Ausruftung der Erprefzüge 103 Luzern-Chiasso und 126 Chiasso-Luzern, die bisher nur die erste Wagenklasse geführt haben, mit Wagen erster und zweiter Klasse.
- 3. Die Früherlegung bes Schnellzuges 122 Chiasso = Luzern um 15 Minuten, durch die in Basel der Anschluß an den 7.25 nachm. nach Straßburg-Brüssels-Ostende abgehenden Schnellzug 9 und an den 7.15 nachm. nach Karlsruhe-Schwetzingen-Mannheim abgehenden Personenzug 765 erreicht wurde.

#### b) Winterfahrordnung.

Mit dem 1. Oftober, an dem der Wintersatpplan in Kraft trat, wurden die Personenzüge 7 Luzerns Biasca und 8 Biasca-Luzern, ferner die Personenbeförderung in den Güterzügen 551 Zug = Goldau und 556 Goldaus Zug, endlich die Doppelführung des Erpreßzuges 304/118 auf der Strecke Mailand-Goldau sistiert. An Stelle des Zuges 7 wurde Güterzug 511/509 Goldaus Biasca und an Stelle des Zuges 8 Güterzug 518 Biascas Goldau geführt und für den Personentransport eingerichtet.

Mis wesentliche Neuerungen, die mit bem Winterfahrplan zur Ginführung kamen, sind zu erwähnen:

1. Die Verbesserung ber Verbindungen ab Basel und Zürich mit Genua und Rom. Dieselbe wurde durch die auf den 15. November ersolgte Einrichtung der neuen Schnellzüge 71 Mailand-Genua und 68 Genuas 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 werben folgende Berbindungen vermittelt:

#### Richtung nach Guben:

#### Richtung nach Rorben.

Basel	ab	7. 25 vorm.	Rom	ab	11.45	nachm.
Luzern	"	9.46 "	Genua	"	11.00	vorm.
Zürich	"	9.05 "	Mailand	"	2. 25	nachm.
Chiaffo	an	3.18 nachm.	Chiaffo	an	3.35	"
"	ab	3.43 "	"	ab	3.49	"
Mailand	an	4.48 "	Zürich	an	9.21	"
Genua	"	7.50 "	Luzern	"	8.47	"
Rom	"	8.25 vorm.	Basel	 ,,	10.53	

- 2. Die Herstellung einer neuen Berbindung des Schnellzugs (172)/229/129 (Zürich) Zug-Luzern-Chiasso und des Erpreßzuges 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 bes Nachtschneuzuges 125 Luzern = Chiasso, ber bisher von Chiasso bis Mailand als Personenzug weitergeführt wurde, burch einen Schneuzug 301 mit Ankunft in Mailand 6.02 vorm.

Im übrigen ist mit bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, baß auch bieses Jahr für ben Transport ber italienischen und tessinischen Arbeiter anläßlich ihrer Auswanderung im Frühjahr und ihrer Heimkehr im Spätsherbst, sowie für den Transport der zahlreichen Reisenden, die im April und Mai, aus dem Süben kommend, die Gotthardbahn benutzten, Supplementsschnellzüge, und endlich zur Bewältigung des außerordentlich starken Güterverkehrs zeitweise Supplementsgüterzüge in den Fahrplan eingeschaltet werden mußten.

## C. Einnahmen und Statistit des Bertehrs.

A. Einnahmen aus bem		(2		9 <b>07</b> Rilon	eter)			,		.90 Kilo1	6 neter)		einn	ehr= ahme gegen		Minde einnahi 1906	
Eisenbahntransport.		Fr.		Cts.	Pro	gente		Fr.		Cts.	Proj	ente	Fr		Cts.	Fr.	Cte.
I. Personentransport	10	641	434	05	36,24	34,84	11	$\dot{220}$	<b>27</b> 3	61	40,96	39,32		-		578,839	56
II. Gepäck=, Tier= u. Güter= transport (inkl. Nebenge= bühren):						a.					9						
a. Gepäck		952	496	38	3,24	3,12	1	031	971	51	3,77	3,62	_	•	-	79 475	5 13
b. Tiere		363	208	07	1,24	1,19		387	940	00	1,42	1,86	-	-	-	24 731	1 93
c. Güter aller Art	17	407	041	56	59,28	56,99	14	750	624	01	53,85	51,69	2 656	417	55		_
Total	29	364	180	06	100		27	390	809	13	100		1 973	370	93	_	-
B. Einnahmen aus ver=																	
schiedenen Quellen .	1	180	419	04		3,86	1	143	571	27		4,01	36	847	77	_	-
<b>Totaleinnahmen</b>	30	544	599	10		100	28	534	380	40		100	2 010	218	70	_	-
															-		

In der Betriebslänge ber bem Berkehr übergebenen Bahnstrecken ist im Berichtsjahre keine Unberung eingetreten; sie betrug baher wie im Borjahre 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 Vorjahre eine Wehreinnahme von Fr. 1 973 370. 93 oder 7,20 %. Die Transporteinnahmen betragen:

					1907		1906
per	Bahnkilometer	•	•	Fr.	106 391.96	Fr.	99 242.06
"	Zugskilometer			н	6.59	"	6.82
"	Tag	• .	•	".	80 449.81	"	75 043. 31

Die vier Monate Januar, März, April und Mai haben Minbereinnahmen, die acht übrigen Monate bagegen 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 Vorjahre.

Aus ben bem Berichte in bisheriger Weise am Schlusse beigegebenen Tabellen über bie Statistik bes Berkehrs und ber Einnahmen heben wir hier folgendes hervor:

#### 1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre gegenüber dem Borjahre abgenommen. Insolge der Einwirkung der Simplonroute während des ganzen Berichtsjahres gegenüber 7 Monaten des Vorjahres und des Umstandes, daß der Verkehr mit Italien, der internationalen Ausstellung in Mailand im Jahre 1906 wegen, einen größeren Beitrag geliesert hatte, war eine Abnahme übrigens vorauszusehen. Den größten Ausstall zeigen die Billette für einsache Fahrt I. Klasse und die zusammenstellbaren Fahrscheinheste. Der Grund der Mindereinnahme aus den Villetten I. Klasse wird teilweise in der Einstellung von Wagen II. Klasse in die Erpreßzüge 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 besahrenen Strecke beträgt 49,58 Kilometer gegen 50,83 Kilometer im Vorjahre. Im Verhältnis der Benützung der drei Wagenklassen zeigt die I. Klasse eine Abnahme von 1,44 %,0, die II. Klasse eine Abnahme von 0,40 % und die III. Klasse eine Zunahme von 1,84 %,0. Es sind Reisende besördert worden:

0. 62 1110 000	Hemor peleretti.			
		1907	1906	•
in ber	I. Rlasse	$133\ 959 = 3_{61}\ ^{0}/_{0}$	$186\ 327 =$	$5,05^{\circ}/0$
" "	II. "	$738\ 583 = 19_{,93}\ ^{0}/_{0}$	748725 = 2	0,83 0/0
" "	III. "	$2\ 833\ 287\ =\ 76_{,46}\ ^{0}/_{0}$	2747956 = 7	$4,62^{-0}/0$
Personentilome	eter weifen auf:			
		1907	19	<b>06</b>
bie	I. Rlasse	$13\ 368\ 564 = 7_{,28}\ ^{0}/_{0}$	$18\ 426\ 557 =$	$9.84^{-0}/0$
" · I	I. "	$51\ 659\ 117\ =\ 28_{,11}\ ^{0}/_{0}$	$51\ 702\ 142 =$	$27,62^{-0}/0$
" II	I. "	$118711435 = 64,61  ^{0}/_{0}$	$117\ 091\ 147 =$	62,54 0/0
Jeber Reisenbe	e hat bemnach bi	urchschnittlich befahren:	1907	1906
in	ber I. Kla	iffe 9	19,80 Rm.	98,89 <b>Am.</b>
"	" II. "	6	9,94 "	69,05 "
"	" III. ,	, 4	1,90 "	42,61 "

Es trifft Reisende	:	1907	1906
auf jed	n Personenzugskilometer	70,10	74,11
. ,, ,,	Personenwagenachsenkilometer	4,56	4,86

Der Ertrag aus bem Personentransport ist von Fr.  $11\ 220\ 273.\ 61$  auf Fr.  $10\ 641\ 434.\ 05$  ober um Fr.  $578\ 839.\ 56=5_{.16}\ ^{0}/_{0}$  zurückgegangen. An die Einnahmen haben beigetragen:

		1907						1906
bie	I.	Rlasse	Fr.	1628586 =	15,80 0/0		Fr.	$2\ 271\ 602 = 20,23\ ^{\circ}/_{\circ}$
"	П.	"	"	3777461 =	$35,50^{-0}/0$		"	$3833412 = 34,17  ^{0}/_{0}$
,,	III.	"	"	$5\ 235\ 387 =$	$49,20^{-0}/0$		"	$5\ 115\ 260\ =\ 45{,}60\ ^{0}/_{0}$
<b>.</b> .				V * V 1V1 W W				

Als Fahrtare hat jebe Person burchschnittlich bezahlt:

				19	907		. :	1906
in	ber	I.	Rlasse	Fr.	12.16		Fr.	12. 19
"	. ,,	II.	,,	"	5.11		"	5. 12
"	"	III.	, ,,,	* "	1.85		"	1.86

Die Ginnahme per Reisenden und Kilometer beträgt burchschnittlich:

Cts. 5,79 Cts. 5,99.

Der kilometrische Ertrag aus bem Personentransport ist von Fr. 40 653. 16 auf Fr. 38 555. 92 zurückgegangen.

#### 2. Gepäcttransport.

Annähernd im gleichen Verhältnis wie der Personenverkehr hat der Gepäckverkehr abgenommen. Die Gesantzahl der beförderten Tonnen ist von  $10\,973$  auf  $10\,470$  und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4951 auf 4559 zurückgegangen. Tie Einnahmen haben sich um Fr.  $79\,475.\,13 = 7,70\,$ °/o vermindert. Die Abnahme zeigt sich hauptsächlich im Verkehr mit Stalien.

#### 3. Tiertrangport.

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, dei 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 Vorjahre. In der Kangordnung nach der Größe des Gewichts stehen auch im Berichtsjahre die Lebens- und Genusmittel 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 Haupttaristlassen verteilen sich die Gewichtszissern wie solgt:

			. 190	7	1906
Eilgüter	•		56 330 Tonnen	$= 3,24  {}^{0}/_{0}$	54 532 Tonnen = 3,70 °/0
Studgüter	٠		68 950 "	$= 3,97  {}^{0}/_{0}$	$65\ 140$ , = $4_{,42}\ ^{0}/_{0}$
Gewöhnliche Wagenlabungsgüter		٠.	360 782	$= 20,76  ^{\circ}/_{\circ}$	$335\ 699$ , $=22,79\ ^{0}/_{0}$
Ausnahmetarifgüter		•	1 251 152 "	$= 72,03  ^{\circ}/_{\circ}$	$1\ 018\ 004$ " = $69_{,09}\ ^{0}/_{0}$

Die Hauptverkehre find mit nachverzeichneten Quantitäten beteiligt:

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

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

Der Berkehr mit bem Hafenplat Genua beläuft sich auf 196 832 Tonnen, wovon beförbert worben sind:

		19	007	1906				
nach	Genua	$22\ 606$	Tonnen	198	357	Tonnen		
von	"	174 226	"	173 (	021	"		

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 14750624.01 auf Fr. 17407041.56 oder um den bedeutenden Betrag von Fr.  $2656417.55 = 18,01\,^{0}/_{0}$  gestiegen. Der Ertrag per Kilometer beläuft sich auf Fr. 63068.99 gegen Fr. 53444.29 im Vorjahre. Im durchschnittlichen Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen ein weiterer Rückgang von 6,66 Cts. auf 6,47 Cts. zu verzeichnen.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen betragen im Berichtsjahre gegenüber benjenigen bes Jahres 1906:

							1907	1906
Pacht= und Mietzinsen	•	•		•	•	•	Fr. 1 163 227. 92	Fr. 1 121 314.76
Ertrag von Hulfsgeschäfte	en	•	•		•		" 8 533 <b>.</b> 42	" 14 51 <b>1.</b> 04
Sonstige Einnahmen	•	•	•	•	•	•	8 657.70	7 745.47
		,.					Fr. 1 180 419.04	Fr. 1 143 571, 27

Diese Einnahmen weisen gegenüber bem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 36 847.77 auf, die haupts sächlich von der Miete für die an die ital. Staatsbahnen für den Getreibetransport ab Genua nach der Schweiz abgegebenen G.=B.=Wagen herrührt.

## D. Ausgaben und Statistit des Betriebes.

Ausgaben.	<b>1907</b> Betriebene Bahnlän 276 Km.	1906 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	Mehr- ausgabe gegeniiber	Minder- ausgabe : 1906.
, ,	Fr.   Ct.   %	o Fr. Ct. º/o	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 b. Bahn	3 672 333 73 18	.18 2 939 604 61 17.11	732 729 12	
III. " ben Stations-, Expeditions-				
und Zugsbienst	5 143 372 29 25	.46 4 491 333 77 26.15	652 038 52	
IV. " ben Fahrdienst	8 267 166 55 40	.92 6 870 119 19 40.00	1 397 047 36	-  -
V. " verschiedene Ausgaben	$2\ 371\ 609\ 74\ 11$	$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	208 888 43	
<b>Total</b>	20 202 212 82 10	00 17 178 290 57 100	3 023 922 25	

											1907		1906
Die	2	lusgabe	beträgt	per	Bahnkilometer		•			Fr.	73 196. 42	Fr.	62 240.18
"		.,,	,,	"	Zugskilometer		•	•		"	4.5353	"	4.2792
11		,,	"	"	Nutfilometer	•		•	•	. "	3.4521	"	3.2910
"		"	"	"	Wagenachsenkilome	ter	•		•	,,	0.1327	"	0.1267
"		"	"	,,	Bruttotonnenkilome	eter	•			"	0.0187	"	0.0184
"		"	"	"	in Prozenten ber	Betri	ebseir	ınahın	ien		66.14		60.20
,,		"	"	"	" " " <b>X</b>	rans	portei	nnahn	1en		68.80		62.72

#### I. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für bie allgemeine Verwaltung stellen sich gegenüber benjenigen bes Jahres 1906 wie folgt :

			1907	1906
A. Personalausgaben	•	•	Fr. 619 281. 79	Fr. 573 162. 29
B. Sonstige Ausgaben		•	"	" 141 349 <b>.</b> 40
			Fr. 747 730. 51	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. Aufficht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für biefen Teil bes Betriebes betrugen:

					1907	1906
A.	Personalausgaben				Fr. 1 376 248, 66	Fr. 1 257 329, 96
В.	Unterhalt und Erneue	rung	g ber Bo	ihn=		
	anlagen		•		" 2 223 788. 64	,, 1 596 245. 24
C.	Sonstige Ausgaben		•:	•	" 72 296 <b>.</b> 43	<sub>"</sub> 86 029. 41
			zusammen		Fr. 3 672 333. 73	Fr. 2 939 604, 61
			n	iehr	Fr. 732 729. 12	

#### A. Personalausgaben.

Mehrausgaben Fr. 118 918. 70.

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

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

Der Rest ber Mehrausgaben (ca. Fr. 40 700. —) entfällt auf ben vermehrten Bahnbewachungsbienst infolge bes gesteigerten Zugverkehrs, sowohl im Strecken= als auch im Stationsbienst.

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

Es wurden hierfür aufgewendet:		
7	1907	1906
1. Für Unterhalt bes Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 325 747. 39 Fr	386 848. 17
2. " Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues samt Materialkosten .	" 1 345 649.49 "	835 730.05
3. " Unterhalt ber Hochbauten ber Stationen und ber Strecke	" 318 523. 01 "	198 027. 57
4. " Unterhalt ber Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	" 128 212.32 "	109 124. 95
5. " Räumung ber Bahn von Schnee und Gis	" 105 656.43 <u>"</u>	66 514. 50
zusammen	Fr. 2 223 788. 64 Fr.	1 596 245. 24
ober mehr	Fr. 627 543. 40	

Wir treten auf die einzelnen Kapitel im nachfolgenden naber ein:

ad 1. Unterhalt bes Bahnkörpers und ber Nebenanlagen: Minberausgabe Fr. 61 100.78. Wir bemerken, baß im Vorjahre bie baherigen Ausgaben burch bie in unserm Geschäftsbericht pro 1906, Seite 29 geschilberten Ereignisse an ber Rigilehne beeinflußt wurden und beshalb eine außerordentliche Höhe erreichten. Obwohl nun auch im Berichtsjahre Vorkommnisse zu verzeichnen sind, welche zu außerordentlichen Ausgaben Unlaß gaben, blieben die Ausgaben bennoch, wie oben angegeben, unter benjenigen des Jahres 1906.

Die oben berührten Vorkommnisse betreffen bas Hochwasser bes untern Tessin vom 7./8. November 1906, bessen schäben teilweise erst im Berichtsjahre behoben werben konnten, und die Hochwässer der Wildbache bes Sotto-Cenere vom 16./17. Oktober 1907; die Kosten ber bezüglichen Wiederherstellung belaufen sich auf Fr. 9586. 55.

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

ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleise, Beichen, Orehscheiben, Schiebes buhnen usw.). Hierfür murben im Vergleich zu ben Ausgaben bes Borjahres aufgewendet:

	1907	1906
1. Für bas zum Unterhalt und zur Erneuerung erforberliche		
Material	Fr. 1 016 246.61	Fr. 557 567. 85
abzüglich Erlös aus dem gewonnenen Altmaterial und		
Rudgabe von nicht verwendetem Material	<u>173 569.40</u>	, 126 984. 82
bleiben: Netto-Waterialkosten	Fr. 842 677. 21	Fr. 430 583, 03
2. Für Afforde, Löhne und Reparaturen (Handwerker und		
Werkstätte)	" 502 972 <b>.</b> 28	, 405 147. 02
zusammen	Fr. 1 345 649.49	Fr. 835 730.05
oder mehr	Kr. 509 919. 44	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Wir haben im Berichtsjahre 26 385 m Geleise 1 bavon kommen:	ınıgebaut gegenüber 1	3 392 m im Jahre 1906;
	44000 -440	

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

Entsprechend biesem Arbeitspensum pro 1907 gegenüber 1906 ist auch ber Materialauswand für bie Erneuerung bes Oberbaues um beinahe 100 % gestiegen, wie die oben ausgewiesenen Mehrkosten zeigen.

Materiell wird diese Mehrausgabe dadurch begründet, daß infolge des in den letten Jahren so erheblich gesteigerten Zugsverkehrs und der dadurch hervorgerufenen größern Jnauspruchnahme der Geleise eine raschere Folge der Oberbau-Erneuerungen nötig wurde.

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

a)	To	talerner	ierung 1	oon	Geleisen in lange	n T	unneln	:								
	im	linken	Geleise	bes	Pfaffensprungtun	nels	•		•	٠		•	432	m		
	"	"	"	"	Leggisteintunnels			•	•	•	•	•	454	"	*	
	"	,,	"	"	Narbergtunnels	•					•		253	"		
	"	rechten	,,	<b>"</b> ,	" "				•	•	•		1146	,,		
	"	"	"	,,	Pianotonbotunn	els		•		•	•		372	"		
	"	"	"	"	Travitunnels				•				144	"	2801	m
b)	To		ierung r m und		Beleisen in offene iger):	n S	trecten	นแช	Eurzen	Tun	meln					
	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	٠,						•	404	"		
	"	linken	"	"	59,100-59,850								250	"		
	,,	rechten	"	"	60,564 - 60,704				•			•	140	"		
	"	"	"	"	62,852 - 63,108	•			•		•		256	"		
											Übert	rag	8785	m	2801	m

	1 1 1						Übertrag	8785 m	2801 m
	m rechten Geleise km 63,429—63,698							264 "	
	" linten " " 66,736—66,993					•		257 "	
	" " 86,482—87,508		* •	•		•		1026 "	
	" rechten " " 101,023—101,48	33 •		•		• **		410 "	
	" linken " bes La Lumetunnels	3.	•					844 "	
	in ber Strecke km 155,680—156,668			• ·		•		988 "	
	" " " 179,724—180,192	•			•			468 "	
	im Paradisotunnel	•	٠.			•		776 "	13 818 m
c)	Auswechslung ber Gifenschwellen mit	Holy	chwelle	n in	langen	Tun	meln:		
	im Arenbergtunnel				•			168 m	
	" Massagnotunnel	•		•		•		394 "	562  m
d)	Auswechslung ber Schienen in langen	Tur	meln:						
	im Delbergtunnel				•			1680 m	
	" linken Geleise bes Pfaffensprungtu	nnels				•		240 "	
	" " " Wattingertunne	เร		•	•	•		132 "	
	" rechten " " Leggisteintunnel					•		204 "	
	" " " " Narbergtunnels		•		•			311 "	
	" linken Geleise bes Gotthardtunnel	ŝ.	•		•			3787 "	
	" rechten " " " "	•		•	•	•		1622 "	7 976 m
е)	Auswechslung ber Schienen in offener	n Stı	recten 1	und fi	urzen :	Tunn	eln		
	(900 m und weniger):								
	im Precassinotunnel	•	•		•			220 "	
	in der Strecke km 195,495—196,011	•	•	•				516 "	
	" " 200,736—201,228	•	•			•		492 "	1 228 m
					To	t a l	Seleije		26 385 m

Wenn bie verhältnismäßig geringe Differenz zwischen ben beiben Vergleichsjahren im Erlös aus bem gewonnenen Altmaterial auffallend erscheinen sollte, möge der Umstand in Berücksichtigung gezogen werden, daß ein größerer Teil des bei den streckenweisen Auswechslungen aus dem Geleise entfernten Materials zu Einzelaus-wechslungen verwendet wurde, ohne dafür den der Abnützung entsprechenden reduzierten Neuwert der Betriebs-rechnung 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 ben oben aufgeführten Geleiseumbauten murben im Berichtsjahre 4 Beichen ausgewechselt.

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

Schließlich fügen wir hier noch ben Stand ber Hauptgeleise Ende 1907 im Bergleiche zu bem Stand Ende bes Vorjahres und Ende 1883 in nachstehender Tabelle bei:

Management & and different and a second a second and a second a second and a second a second and	C		The second second of	ACC 1 4 2 1		water and the
7	1907		1906		1883 (eingeleisig)	
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee=	Geleiselänge in Metern	o/o	Geleifelänge in Metern	º/o	Geleifelänge in Metern	%
Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hiervon entfallen einerseits:					9	
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	75,8
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	_		240	0,1	_	-
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	222 761	53,6	208 475	50,2	_	
und anberseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .	_	_	_		88 975	33,2
" " " Gichen= u. Buchenschwellen	149 548	36,0	154 467	37,2	168 103	62,8
" " " Gisenschwellen	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 ober 52,4 % boppelgeleifig.

Die Länge ber Ausweich= und Nebengeleise betrug auf Ende bes Berichtsjahres 124 238 m gegen 122 248 m im Vorjahre; die Vermehrung rührt von neu erstellten Nebengeleisen auf den Stationen Altborf, Biasca, Giudiasco und Chiasso her.

#### ad 3. Unterhalt ber hochbauten ber Bahnhofe und Stationen und ber Strede.

Der Unterhalt ber Hochbauten erforberte im Berichtsjahre Fr. 120 495. 44 mehr als im Borjahre; von ben hierhergehörigen Ausgaben entfallen:

		1907		1906
a) auf ben Unterhalt bes Berwaltungsgebäubes in Luzern	Fr.	38 249. 70	Fr.	10 796. 15
b) auf ben laufenden Unterhalt ber 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. Getreibe-Lagerschuppen	,,	20 988.55	"	
zusammen	Fr.	318 523. 01	Fr.	198 027. 57

Der Unterhalt bes Verwaltungsgebäubes in Luzern erforberte im Berichtsjahre einen Mehraufwand von Fr. 27 453. 55 wegen umfassender Renovationen im Innern und namentlich wegen Auswechslung ber veralteten und in hygienischer Beziehung ungeeigeten Rippen= gegen Rabiatorenheizkörper.

Auch ber laufende Unterhalt ber Hochbauten ber Bahnhöfe, Stationen und Wärterhäuser, Dienst= und Wohngebäude weist wieder eine Mehrausgabe auf (Fr. 41671.01), indem auch hier Reparaturen in größerm 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=Ausschlag.

Die Mehrausgabe sub c hangt einenteils mit ben im Berichtsjahre ausgeführten Erweiterungen von Hochbauten zusammen, anbernteils mußten auf bem internationalen Bahnhof Chiasso verschiebene Umbauten von größerm Belang auf Antrag bes Betriebsbienstes ausgeführt werben.

ad d. Nachbem im Berichtsjahre wieber ein größerer Getreibeverkehr in Aussicht zu nehmen war, für welchen bie bestehenden Lagerschuppen nicht ausgereicht hätten, mußten wir, wie in frühern Jahren, für provissorische Schuppen sorgen; es wurden solche in Brunnen und Altborf für einen Fassungsraum von 850. Wagens

labungen à 10 000 kg errichtet. Der höchste Lagerbestand betrug 5321 Wagenlabungen gegen 3917 Wagenlabungen in der Getreibeverkehrsperiode 1905/1906.

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

1907

1906

Ausgaben Fr. 128 212. 32

Fr. 109 124. 95

mehr Fr. 19087.37

Die Mehrkosten fallen auf den Unterhalt der festen Signale (Fr. 6556. 28) und der Einfriedigungen (Fr. 12560.01), 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 Ersat von eingegangenen und gesetzwidig gepflanzten Lebhägen durch Orahtlitzen-Einfriedigungen mit Steinfäulen.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

1907

1906

Ausgaben Fr. 105 656. 43

Fr. 66 514.50

mehr Fr. 39 141.93

Es ist hier zu ermähnen, daß die Winterperiode 1907 namentlich die ersten 3 Monate des Jahres auf ber Nordseite sehr bebeutende Schneefalle und bemgemäß die erhöhten Kosten für ben Schneebruch brachten.

#### C. Sonftige Ausgaben.

1907

1906

Ausgaben Fr. 72 296. 43

Fr. 86 029.41

meniger Fr. 13 732. 98

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

Ohne diese Übertragung wären die Ausgaben auf diesem Titel um Fr. 8803.74 höher als im Vorjahre diese Mehrausgabe betrifft zum größten Teil den Unterhalt des Inventars.

#### III. Stations: und Expeditionsdienft.

Die Gesamtausgaben erreichen ben Betrag von Fr. 5 143 372. 29 und sind gegenüber benjenigen bes Borjahres um Fr. 652 038. 52 gestiegen. Bon bieser Mehrausgabe entfallen Fr. 635 777. 24 auf die Personalstosten und Fr. 16 261. 28 auf die sonstigen Ausgaben. Die obige Mehrausgabe für Personalstosten sindet ihre Begründung in der dem Personal auf 1. Januar 1907 bewilligten Teuerungszulage von Fr. 216 301. —; in der Gratisstation für 25 jährige 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 Gehaltszund Lohnausbessern, die in verschiedenen Fällen, in Anderracht der besonderen Berhältnisse, bewilligt worden sind.

Die Vermehrung ber fon ft i gen Ausgaben fällt fast ausschließlich auf die Posten für Bureaus bedürfnisse, Drucksachen, Fahrpläne, Beleuchtung und Beheizung ber Stationen und Dienstlokale und ist eine Folge ber Verkehrszunahme und Preiserhöhung.

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

Die Ausgaben für ben Fahrbienst betragen:	1907	1906
A. Personalausgaben	Fr. 2 337 692.87	Fr. 2 070 975. 84
B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Wagen .	" 3 876 448. 92	" 3 078 462 <b>.</b> 88
C. Unterhalt und Erneuerung bes Rollmaterials .	" 1 992 911.15	"
D. Sonstige Ausgaben	" 60 113. 61	<sub>"</sub> 46 945. 01
zusammen	Fr. 8 267 166. 55	Fr. 6 870 119. 19
mehr	Fr. 1 397 047.36 =	$20_{,88}$ $^{0}/_{0}$ .
Die Tahrhienstleistungen maren		1

Die Fahrdienstleiftungen waren:

Die

0						
		Loke	omotivfilometer	Bruttoti	onnenkilometer	
im Jahre	1907	,	7 031 616	1 099	204757	
" "	1906		<b>6</b> 280 234	954	953 192	
Mehrleistung	gegenüber bem	Vorjahre:	751382 = 11,96	°/o 144	$251\ 565 = 1$	15,11 º/o.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen wie folgt:

A. Perfonalausgaben.

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

Diese Minberausgabe ergibt sich, weil ein Teil ber Ausgaben bes Bureaus bes Maschinenmeisters im Berichtsjahre auf die Ausarbeitung der Zeichnungen und die Bauaussicht für die neu beschafften 8 C 4/5 Lokomotiven und 18 vierachsigen Personenwagen entsallen und deshalb dem Baukonto belastet wurde. Der bezügliche Anteil ist unter den Ausgaben sür Ergänzungs- und Neubauten verrechnet (s. Seite 15 unter Titel III).

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

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

b) Lotomotivführer und Beiger:

1907 1906 Fr. 1799 063. 69 Fr. 1548 934. 81 mehr " 250 128. 88

c) Bagenvisiteure:

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

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

1907 1906 Fr. 298 022, 50 Fr. 241 250, 28 mehr " 56 772, 22 Die unter Ziff. IV. A. 2 und 3 für das Personal des Fahrdienstes sich ergebenden Mehrausgaben von zusammen Fr. 313 510. 83 gegenüber dem Borjahre sind die Folge der weitern großen Zunahme der Fahrdiensteleistungen und der durch diese notwendig gewordenen Personalvermehrung, sowie der gewährten Teuerungszulagen.

B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Bagen.

#### 1. Brennmaterial:

a) Für Lotomotiven:

1907

1906

Fr. 3 613 697.08

Fr. 2828699.83

mehr " 784 997. 25

b) Für Wagen:

1907

1906

Fr. 7703.83

Fr. 8 394. 61

weniger " 690. 78

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

1907

1906

Fr. 103 753, 53

Fr. 102 608.90

mehr " 1144.63

b) Für Bagen.

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 " 1702.84

b) Für Bagen:

1907

1906

Fr. 58 693. 25

Fr. 64 912. 57

meniger " 6 219. 32

4. Reinigungs: und Deginfektionsmaterial, Berpadung, Baffer und Streufand.

#### a) Für Lokomotiven:

1907

1906

Fr. 57 993.03

Fr. 41 893.08

mehr " 16 099. 95

b) Für Bagen:

1907

1906

Fr. 5719.59

Fr. 5 104.70

mehr

" 614.89

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

für die Lokomotiven

Fr. 803 944. 67

" " Wagen

meniger " 5 958. 63

zusammen mehr Fr. 797 986.04

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den vermehrten Fahrdienstleistungen, aus den höhern Kohlenpreisen und aus dem gestiegenen Kohlenverbrauch per Bruttotonnenkilometer. Der Durchschnittspreis der Kohlen betrug im Berichtsjahre Fr. 30.03 per Lonne gegenüber Fr. 28.65 des Borjahres. Die Kosten des Kohlenverbrauchs für die Lokomotiven sind gegenüber dem Borjahr um  $27,7\,^{\circ}/_{\circ}$  größer; hiervon entsallen  $15,1\,^{\circ}/_{\circ}$  auf die mehr geleissteten Bruttotonnenkilometer und der restliche Teil auf den um  $4,8\,^{\circ}/_{\circ}$  höhern Kohlenpreis und auf den per Bruttotonnenkilometer um  $4,7\,^{\circ}/_{\circ}$  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 bes Rollmaterials.

#### 1. Lotomotiven und Tenber:

1907

1906

Fr. 1304 026.80

Fr. 1 086 642.20

mehr

" 217 384. 60

#### 2. Berfonenmagen:

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 bem Vorjahre für Unterhalt und Erneuerung ber Lokomotiven und Wagen ergeben sich teils aus ben vermehrten Fahrdienstleiftungen, teils aus ben gestiegenen Materialpreisen und ben burch bie Teuerungszulagen erhöhten Arbeitslöhnen.

#### D. Sonftige Ausgaben.

Die Ausgaben ber fämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

1907

1906

Fr. 60 113.61

Fr. 46 945. 01

mehr " 13 168. 60

Die unter biesen Titel fallenben Mehrausgaben sind burch ben Mehrverbrauch an Materialien für bie Dienstlokale und für ben Unterhalt bes Inventars infolge bes gesteigerten Verkehrs, sowie auch burch bie höhern Materialpreise notwendig geworden.

#### V. Berichiedene Ausgaben.

Die unter biefer Rubrik verrechneten Bacht= und Mietzinfen stellen sich gegenüber benjenigen bes Borjahres wie folgt:

* 1					1907		1906
1. Für Bahnhöfe und Bahnftrecken	•			•	Fr. 170 224.88	Fr.	171 640.96
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)		•,	•		" 1 007 928. 23	"	854 731.45
3. Für sonstige Objekte		•		. •	<u>"</u> 16 544. 22		8 299. 27
					Fr. 1 194 697. 33	Fr.	1 034 671. 68

Die Mehrausgaben für Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 153 196. 78 find namentlich infolge bes außers orbentlich starken Guterverkehrs und ber Stauung besselben mahrend einiger Zeit entstanben.

Auf Berluft an Hulfsgeschäften ergibt sich eine Ausgabe von Fr. 5938. 70 für auf bem Material= konto konftatierte Abgange.

Feuerversicherungs-Gesellsschaft Urbaine in Paris betreffend Versicherung ber Hochbauten ber Linien in ben 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 Getreibelager in den Lagerschuppen auf den Stationen Brunnen, Flüelen und Altdorf gegen Jahresschluß bedeutende Nachversicherungen für Getreibe notwendig.

Die Entschädigungen für Tötung ober Verletzung von Personen erreichten ben Betrag von Fr. 153 173.53 gegen Fr. 97 626. 74 im Vorjahre. In dieser Summe sind die Beiträge insbegriffen, 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 Vorjahre belausen. 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 bes letten Jahres konnten wir darauf hinweisen, daß die Unsallentschäbigungen trot beträchtlichem Anwachsen des Verkehrs und der Zahl der Betriebsbediensteten eine erhebliche Steigerung gegenüber 1905 nicht ersahren hatten. Inzwischen haben Verkehrszunahme und Personalvermehrung weitere Fortschritte gemacht. Die lettere beträgt gegenüber 1905 ca.  $^{1}/_{4}$  und ungefähr um ebensoviel sind nun auch die Ausgaben für Unsallentschäbigungen gestiegen.

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

1.	Für	bas	Unglück	von	Neuenstadt (2.	Sept.	1901)	•	•	•	•	•	Fr.	3 090.63
2.	"	"	,,	"	Palézieur (21.	Nov.	1903)							26 688. 27
												•	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 frühern Jahren 4 und aus bem 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. Entschäbigungsforberungen für Verlust, Minberung und Beschäbigung von Gütersenbungen und für Versäumung ber Lieferfrist sind im Berichtsjahr anhängig geworden: 12481.

Die ausgerichteten Entschädigungen nach Abzug ber von anbern Bahnen an uns geleisteten Ruckerstattungen und unsere Beteiligung an ben von anbern Bahnen ausbezahlten Bergütungen ergeben zu unsern Lasten:

für Berluft, Minberung und Beschäbigung (abzüglich bes Erloses aus überzähligen Transport-

	17	17.0007	31	0 ,	U	•	
	gegenständen) .				•		Fr. 29 045. —
"	Berfäumung ber Lieferfrift	und irrige Instradierung		•			" 31 513. 58
"	unrichtige Behandlung von	Bollgeleitscheinen und für	Verschiedenes	÷	•		"
						zusammen	Fr. 61 864. 54

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

Beiträge an bie Sulfstaffe und an bie Rrantentaffen, Gefchente. Wir vers weisen auf S. 35 u. f.

Berschiebenes. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 97 636. 80 übersteigen biejenigen bes Borjahres um Fr. 13897.—, verursacht hauptsächlich burch Teilung ber I. und II. Klasse ber Unterschule in Bellinzona in zwei Parallelklassen und Einrichtung einer Schülerbibliothek in Bellinzona für die Schulen ber Gotthardbahn im Kanton Tessin. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 21 637. 73 Bahlungen für bas Lebensmittelmagazin in Bellingona,

- " 14 734. 84 Zahlungen für die Wasch- und Babeanstalten auf verschiebenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte und
- " 46 124. 29 Zahlungen für bie Privatschulen ber Gottharbbahn.

## E. Berichiedenes.

#### 1. Unfälle.

Beim Betrieb im engern Ginne find im Berichtsjahre 202 Unfalle vorgefommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf ben Stationen	4	
auf offener Bahn	2	
2. Bufammenstöße: auf ben Stationen	3	
auf offener Bahn		
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen murben:	191	
4. Anbere Unfälle:	_	
Gefamtzahl ber Unfälle	200	

Infolge biefer Unfalle wurben	getötet:	verlett:
1. Durch Entgleisungen ober Busammenftöße		
Reisenbe	_	_
Bahnbebienstete	- <u>-</u>	
Drittpersonen	_	
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisenbe	2	2
Bahnbedienstete (* worunter 2 Postangestellte)	7	177 *
Drittpersonen	1	2
	10	181
Selbstmorb	2	

Bezüglich ber Unfalle mit töblichem Ausgang erwähnen wir folgenbes:

Am 11. Januar geriet ber Hulfsbremfer Maggini Tito von Biasca beim Berkuppeln von Bagen auf biefer Station zwischen bie Buffer und wurde erbruckt; ber Tob trat sofort ein.

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

Am 22. Februar wurde ber prov. Bremser Mattli Zacharias von Wassen anläßlich ber Bedienung bes Wasserkrans für die Lokomotive eines Güterertrazuges auf der Station Gurtnellen bei Einfahrt des Zuges 104 von der Lokomotive dieses Zuges erfaßt und gegen den Güterertrazug im Geleise I geschleubert. Mattli ist den dabei erhaltenen schweren Verletzungen auf dem Transport nach dem Kantonsspital Altdorf erlegen.

Am 28. Februar ist ber als Ablöser ben Nachtwächterbienst besorgende ständige Taglohnarbeiter Grassi Luigi von Copreno (Provinz Mailand) im Pianotondotunnel schwer verletzt aufgefunden worden und balb nachher infolge innerer Verblutung gestorben. Es wird angenommen, daß Grassi im Tunnel von der Leersahrt 1009 ersaßt und beiseite geworfen worden ist.

Am 10. April wurde ber als Nachtwärter funktionierende ständige Taglohnarbeiter Otelli Francesco von Artogne (Provinz Brescia) bei seinem Rundengang auf dem Bahnhose Biasca beim Geleiseüberschreiten von absgestoßenen Wagen ersaßt, übersahren und sofort getötet.

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

Am 17. Juni war ber Portalwärter Lafferma Lorenzo von Belluno (Italien) in Göschenen mit bem Reinigen ber Weiche 19 beschäftigt und ist babei vermutlich von Zug 105 übersahren und sofort getötet worben.

Am 26. September wurde die Leiche bes Maurers Minessi Francesco von Cussage (Provinz Brescia), wohnhaft gewesen in Andermatt, bei Kil. 84,650 im Gotthardtunnel aufgefunden. Der Verunglückte ist vers mutlich aus Zug 129 oder 3 gefallen.

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

Am 10. November wollte ber Reisenbe Barzan Domenico von Claut (Provinz Ubine) auf ber Station Bellinzona von dem bereits in Bewegung befindlichen Zug 128 absteigen; dabei fiel er so unglücklich, daß er gegen den Zug zurückgeschleubert und vom Schlußwagen überfahren und getötet wurde.

#### 2. Bulfs = und Rrantentaffen,

#### a) Bulfataffe fur bie Beamten und Angeftellten.

Die Mitglieberzahl ist von 2426 um 294 auf 2720, das Deckungskapital von Fr. 9,311,692.53 um Fr. 889,342.21 auf Fr. 10,301,034.74 gestiegen. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die nach-stehenden Tabellen.

Wir haben im Geschäftsbericht bes Vorjahres die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetlicher Vorschrift auf den 31. Dezember 1904 zu erstellen war, und die Einwendungen, die vom eidzen. Posts und Eisens bahndepartement gegen diese Bilanz erhoden worden sind, erwähnt und bemerkt, daß wir uns auf Grund einer zweiten, mit einem Desizit abschilchenden Berechnung unseres Experten veranlaßt gesehen hätten, der Kasse per 31. Dezember 1906 außerordentlicherweise die Summe von Fr. 50,036. 65 zuzuscheiden. Auf unsere Auseinanderssehungen, die wir, wie im letztjährigen Geschäftsbericht angeführt, am 15. November 1906 an das eidzen. Posts 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 Zinsfuß von 4% betresse, an seinen Einsprachen selschalte. Wit einer Erwiderung vom 16. Juli 1907 wandten wir uns neuerdings gegen den Standpunkt der genannten Behörde. Um 21. Oktober teilte uns diese mit, der Bundesrat habe die Jahresrechnung und Bilanz der Kasse pro 1906 entgegengenommen "unter dem Vorbehalte der späteren Bereinigung der neuen, noch nicht endzültig geprüften Deckungskapitalrechnung auf Ende 1904." Diese Haltung der Ausschalten und die Berechnungen unseres Experten einem weitern Fachmanne zur Prüfung vorzusegen.

## überficht über bie Aftivmitglieber ber Sulfstaffe.

Jahr	Am Jahres- anfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
	٢						
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
5 h							

## überficht über bie Unterstütten und Benfionierten.

		im pres=		oachs nd des			Abga	ng wä	hrend	des Ja	nhres				111
		ang	и .	hres		u	Interstützt	e		Pensionierte				Jahre	esende
Jahr	Unterstüßte	Penfionierte	Unterstüßte	Penfionierte	durch Wieder= eintritt d. Er= werbsfähigkeit	durch Penstonierung	durch Averial= entichädigung	Gestorben	Botal	durch Averfals entfchädigung	nad) § 12 *)	Gestorben	Total	Unterfülyte	Pensionierte
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	<del>-</del>	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

<sup>\*)</sup> Bolljährigfeit penfionsberechtigter Rinder.

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

## Finanzielle überficht über bie Sülfstaffe.

## Ginnahmen.

Jahr	Salbo vom Borjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Berschiedene 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	663 903.30
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	$73\overset{\prime}{2}\ 553{62}$
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

<sup>+)</sup> Juflufive außerordentlicher Beitrag von Fr. 50 036. 65

Ausgaben.

	, . I	Interstiitzungen	und Penfionen	t	Abgang8=				
Jahr	an lebende Mitglieder	an die Hinter= laffenen ver= ftorb. Mitgl.	Aversalent= schädigungen	Total	entschädi= gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Salbo- vortrag	
1897	36 393.51	56 128.96		92 522.47	1 662.65	2 441	96 626.12	3 833 065.11	
1898	39 989.31	63 240.42	_	103 229.73	1 585.20	$2\ 560{05}$	107 374.98	4 243 346.50	
1899	47 238.36	70 306.55		117 544.91	2 340.40	2 637.70	122 523.01	4 694 600.3	
1900	51 804.72	80 895.98	4 000.	136 700.70	4 859.33	$2\ 648{85}$	144 208.ss	5 214 294.7	
1901	63 854.80	91 049.55	_	154 904.35	6 744.10	$2\ 567. \scriptscriptstyle 55$	164 216.—	5 719 920.5	
1902	79 921	96 253.27	5 000.—	181 174.27	4 529.40	2 770.90	188 474.57	6 263 999.5	
1903	83 898.44	104 902.05	_	188 800.49	4 349.45	$2\ 924{05}$	196 073.99	6 961 084	
1904	94 946.24	113 196.25	1 000.—	209 142.49	3 025.43	2 914.20	215 082.12	7 604 788.4	
1905	105 281.14	118 937.90	4 000	228 219.04	7 881.33	3 468.40	239 568.77	8 277 094.8	
1906	125 405.49	129 442.45	8 800.—	263 647.94	6 981.92	3 884.40	274 514.26	9 311 692.	
1907	157 511.79	149 601.55	8 000.—	315 113.34	3 034.30	3 481	321 628.64	10 301 034.	

#### b) Rrantentaffen für bie Arbeiter.

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

Die Krankenkasse für die beim Station & =, Magazin & =, Depot = und Werkstättendienst ber 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 Krankenpslege und für Ausrichtung von Krankengelbern sind Fr. 95,551. 40 verwendet worden gegen Fr. 67,210. 85 im Vorjahr. Der Krankheitstag hat eine Ausgabe von Fr. 3. 96 ersordert gegen Fr. 3. 67 im Jahre 1906.

Aus ber Tabelle ergibt sich, daß von diesen Mehrkosten des Krankheitstages im Betrage von 29 Rp. 19 Rp. auf höhere Gelbleistungen und 10 Rp. auf höhere Pflegekosten entsallen. Das starke Steigen der ersteren hat seinen Grund nicht etwa in einer Erhöhung des Krankengelbes, sondern lediglich darin, daß verhältnismäßig mehr Krankheitstage als im letzten Jahr in die Periode des maximalen Krankengelbes (erste drei Wonate der Krankheit) gefallen sind, was in der Hauptsache auf die Insluenzaerkrankungen zurückzusühren sein dürste.

An die Krankenkasse der Arbeiter beim Bahnaufsicht sie und Unterhaltungsbienst hat die Gesellschaft einstweilen, wie im Borjahr, wiederum statt einen Beitrag von ½ einen Zuschuß von 70 % der ordentlichen Beiträge der im Dienste der Gotthardbahn stehenden Arbeiter geseistet. Diese Kasse weist einen Saldo von Fr. 84,549.81 gegen Fr. 79,496.01 auf. Sie erzielte demnach einen Uederschuß von Fr. 5053.80 gegen Fr. 4036.85 im Borjahre. Krankenpslege 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 einsache Erklärung hiersür liegt darin, daß diese Kasse bei bedeutend niedrigeren Beiträgen der Mitglieder auch nur ein entsprechend kleineres Krankengeld gewährt. Umgekehrt aber muß aufsallen, daß diese Kasse mit höheren Pflegekosten pro Tag zu rechnen hat. Das dürste darauf zurückzusühren sein, daß hier die ärztlichen Hüsseleistungen einzeln honoriert werden, während bei der andern Krankenkasse dernühung sondern eine Verkspauschase empfängt.

Statistische Angaben über 1. die Krankenkasse ber Taglohnarbeiter beim Stations=, Magazins=, Depot= und Werkstättenbienft.

							Rosten 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= bienst	Berechnet auf die ganze Kasse	Abteil. Stat.=, Mag.= u D.=Dienst	Abteil. Werk= ftätten= bienft	Berechnet auf die ganze Kasse	für Aran= fen= pflege	für Bar= leiftun= gen	Zu= fam= men
		-							Fr.	Fr.	Fr.
49,64	73,39	65,57	22,90	21,47	21,82	11,37	15,75	14,31	0,69	2,98	3,67
52,49	76,04	67,56	22,36	22,08	22,17	11,74	16,79	14,98	0,79	3,17	3,69
	Abteil. Stat., Mag.= u. D.=Dienst	Unterfilitete Abteil. Abteil. Bert- Stat., Wag.= u. D.=Dienft Dienft  49,64 73,39	Unterstitzte  Abteil. Abteil. Berechnet auf die ganze ganze kasse	Unterstützte K  Mbteil. Abteil. Werechnet auf die ganze ganze kaffe D.=Dienst Dienst Kaffe  49,64  73,39  65,57  22,90	Unterstützte Aranlheitsta  Abteil. Abteil. Berechnet auf die gange Rag.= u. ftätten= gange Rasse D.=Dienst dienst  49,64 73,39 65,57 22,90 21,47	Unterstützte Kranlheitstage    Wheteil.	Unterstützte Krantheitstage Krantheitst	Unterstützte Krantheitstage Krantheitstage (Morb  Abteil. Wheteil. Berechnet auf die ganze klaten ganze klaten ganze klaten bienst dienst dien	Unterstützte Krantheitstage Krantheistage Morbibitätsziff.)  Abteil. Abteil. Berechnet stat., Mert- stat., Mert- stat., Mag.= u. D.=Dienst Rasse Rasse  49,64 73,39 65,57 22,90 21,47 21,82 11,37 15,75 14,31	Unterstützte Krantheitstage Krantheitstage Krantheitstage (Morbibitätsziff.) pro  Nbteil. Abteil. Berechnet Stat., Mert. Stat., Mert. Stat., Mag.= u. D.=Dienst Ansie Rasse Ra	Unterstützte Krantheitstage Krantheitstage Krantheitstage (Morbibitätsziff.) pro Krantheitstage (Morbibitäts

#### 2. die Rrankenkaffe ber Taglohnarbeiter beim Bahnauffichts: und Unterhaltungsbienft.

	Auf 1	00 Berfi Unter	icherte fo fliitzte	ommen	Auf 1 Unterstützten fallen Rrankheitstage				Auf ! Krankhe	L Bersick eitstage (	erten fo Morbidit	Rosten pro Krankheitstag			
Jahr	auf 6			Berechn. auf bie				Berechn. auf bie ganze	Bahn	Bahningen eurbezirt			für Kran= Ken=	tran= Bar=	
	I	II	III	Rasse	I	II ,	Ш	Rasse	I,	II	III	ganze Kasse	pflege	gen	men
	,		,										Fr.	Fr.	Fr.
1906	42,96	54,29	64,84	50,55	10,13	21,86	23,49	19,59	4,35	11,87	15,23	9,90	0,89	1,97	2,86
1907	49,38	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 hervorragenber Leistungen zur Berhütung von Unglücksfällen im Betriebsbienste.

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3903.88. Zu Belohnungen wurden bemselben 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 schweizer. Bundesbahnen, die zu Fr. 109,862.50 im Bestand erscheinen.

## F. Bülfsgeichäfte.

#### 1. Wertstättebienft.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 585 Mann "31. Dezember " " " " " 661 "

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

0				•					
Schloffer und Gehülfen	•			233—218	Maler und Gehülfen .				22 - 19
Dreher und Gehülfen .				51 - 42	Sattler und Gehülfen .		•		19—19
Rupferschmiebe und Gehülfen				5—4	Hobler, Bohrer und Frafer	•			14 - 13
Resselschmiebe und Gehülfen			•	25—18	Handlangermeister .	•			7—7
Spengler			•	1-1	Demontierer			•′	8 - 8
Gießer und Gehülfen .		•		5-5	Handlanger			•	147 - 117
Schmiebe und Gehülfen				15—13	Nachtwächter und Ablöser				4 4
Zuschläger	•		•	11-11	Heizer		•	•	2 - 2
Schreiner und Gehülfen	•			46 - 42	Lehrlinge				45 - 39
Glafer 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: Anfertigung aller Art Reserves stücke für Lokomotiven und Wagen, Einbau eines Abortes in einen B-Wagen und 9 AB-Wagen, Umbau von

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

Anfertigung von Materialien, wie Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotguß-röhren, Plomben 2c. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in ben Depotwerkstätten:

am 1. Januar 129 Mann

" 31. Dezember 142

und wechselte bas Jahr hindurch zwischen 129 bis 142 Mann.

Auf die drei Depotwerkstätten Erstfeld, Biasca und Bellingona verteilt, ergeben fich folgende Bahlen:

	Erstfelb:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Shlosser	31 - 41	15 - 19	14-15
Dreher	1	_	-
Resselschmiebe	1		
Spengler	1	1	1
Schmiebe	1		,
Schreiner	1		
Lehrlinge	10 - 13	3 - 4	
Dampfmaschinenheizer	1	,—	_
Handlanger	17	68	14-16

#### 2. Gasanftalt.

Die Mischgo	Sanstalt in S	Bellinzon	a produ	gierte i	im Ber	ichtsjo	ihre				62 294,000	${\bf m^3}$	Gas
Die Vorräte	betrugen an	ı 1. Ja	nuar 19	07			•	•	•		265,600	. //	
				_	_					Total	$62\ 559,600$	${\rm m}^3$	Gas
Hiervon wur	rben abgegebe	n:											
an Wagen ber Gott	hardbahn				•			32	879,	088			
" " fremder	Verwaltunger	ι	•		•			24	846,	562			
											57 725,650	$m^3$	<b>Gas</b>
Gasverlust im Jahr	e 1907				•			•	•	•	4505,950	"	"
Gasvorrat am 1. 3	anuar 1908		•		•		. •		•		328,000	"	
4								Total	wie 1	oben	62 559,600	${\bf m^3}$	Gas

Der im Berichtsjahre vorgekommene Gasverluft ift auf Unbichtigkeiten in ber Erbleitung zurudzuführen, bie nach Bemerken fofort beseitigt wurden.

# G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

## 1. Allgemeine Berwaltung.

	1907	1906
Sekretariat und Kanglei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	$\widetilde{19}$	17
Archivariat	2	2
Bureau ber Rechnungsrevision	8	8
Buchhaltungsbureau	7	6'
Hauptkasse	8	7
Rommerzielles Bureau	17	15
Rommerzielle Agenten	1	2
Betriebskontrolle und ftatistisches Bureau	51	48
Reklamationsbureau	8	6
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	5	5
Abwartpersonal	7	9
Buchbinberei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	61	52
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in ben Magazinen und im		
Lebensmittelmagazin	72	56
Privatschulen ber Gottharbbahn: Lehrer und Lehrerinnen	17	15
		291 256
2. Bahnaufsichts= und Unterhaltungsb	ien st.	
Oberingenieur und Zentralbureau	27	24
Bahningenieure und beren Bureaur	18	18
Bahnmeister und Aufseher	31	32
Borarbeiter, Bahnmeifter= und Borarbeiter-Gehülfen	47	46
Streckenwärter	147	146
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	203	187
Barrierenwärterinnen	122	120
Berschiedene Angestellte	21	19
Arbeiter im Taglohn	640	556
		1256 1148
3. Stations, Expeditions und Zugsk	ienst.	
Oberbetriebginfpettor und Bureau besfelben	23	21
Wagenkontrolle	13	13
Betriebsinspektion	. 2	2
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetbrucker	1	1
Bahnhofvorstände	8	8
Stationsporstände	36	36
		1547 83 1404
Übertrag	85	1547 83 1404 6
		U

	1907	1906
Übertrag	85 1547	~~
ெய்கிருள்ளத் கூறு கூறு கூறு கூறு கூறு கூறு கூறு கூறு	37	36
Stationsgehülfen	125	109
Einnehmer	17	16
Gepäckerpebienten	14	13
Ambulante Stellvertreter	22	19
Telegraphisten	31	24
Wagentontrolleure	42	35
Borftanbe ber Gutererpebitionen Chiasso und Luino	2	2
Stellvertreter berfelben; ferner Rechnungsführer, Guterkaffier,		
I. Zollbeklarant in Chiaffo und Luino und Stellvertreter		
bes Lagerhauß=Verwalters	8	8
Vorstände der Gütererpeditionen Arth-Golbau, Biasca, Bellinzona,		
Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Golbau) .	6	6
Gütererpeditionsgehülfen	82	76
Güterschaffner	32	31
Rangiermeister	29	20
Rangiermeister=Gehülfen	6	10
Portiers	13	10
Bolontare	63	56
Stationswärter	193	178
Rangiervorarbeiter, befinitiv	13	13
Gütervorarbeiter, "	26	19
Manövristen, "	76	62
StationBarbeiter, "	81	62
" mit Taglohn 420, mit Monatslohn 56 .	476	354
Beleuchtungswärter	5	6
Ober-Zugführer	3	3
Zugführer	. 113	95
Ronbutteure	3	162 3
Schlafwagenbiener	290	3 24 <b>7</b>
Stemper		
	206	1758
4. Maschinenbienft.	,/:-	
Maschinenmeister und beffen Hulfspersonal	23	21
Vorstände ber Maschinendepots und beren Hulfspersonal (inkl.		
1 prov. techn. Gehülfe, 2 prov. Bureaugehülfen, 4 Ausläufer		
und 1 Wartefrau), 1 Babewärter u. 2 Babewärterinnen	36	32
Lokomotivführer	174	158
Lokomotivheizer	193	172
Übertrag	426 3608	8 383 3162

	Betriebsbeamten . Arbeiter im Taglohn			2969, 2210,	•	•	ilomet "	er 10,75 8,05		308, p 31,		hntilom	eter 9, 7,
			σt	crup		1907				18.05	19	06	
			æ	efap	i + 11 1	a + i	0 11						
							T	otal		5179		4539	
	Gasarbeiter	•	•	•	•	•	•	•		7		7	
	Gasaneistergehülfen		٠	•	•	•	•		- <u>-</u>	-	<u> </u>		
	Gasmeister			•	•			•	1		1		
				6. <b>S</b>	a B a	n st a	٤t.						
				,						805		707	
	Lehrlinge	•	•	٠	•	•	. •	•	14	005	13		
	Handlanger	•	•	•	•	•	•	•	40		36		
	maschinenwärter	•			•		•	•	76		65		
	Schlosser, Dreher, S	chmiede, (	Speng	ler, S	chreine	r unt	d Dai	npf=					
	Vorarbeiter				•				4		4		
	Werkführergehülfen .	•	•						1		1		
		In b	en W	ertstätt	en bei	. Ma	schine	ibepots.					
	Lehrlinge		•	•	•	•	•	•	41		42		
	Handlanger und Nach	twächter	(4), §	<b>Şanbla</b>	ngerm	eister	(7)		148		124		
	Bohrer, Fraiser,	150			•		_		443		384		
	Schmiebe, Schr			,		•							
	Vorarbeiter	· efa cant	offer	nraha.	· · Gn	• onatan	Otia	Ber	14		14		
	Werkführer (4) und I	Werkführe	ergehül	lfen (5	)	•	. •	•	9		9		
	Werkstättenchef und be			•	•	1 Au	เซิโล็นf	er) .	15		15		
				Zentr	alwer	fstätte							
			5. A	Berk	ſt ä t t	e n b	ienf	t.					
	#									100		003	
										759	-	663	
	Aufseher für die elektr				•				1		1		-
	Wagenreiniger, Wager		unb	Wager	1heizer			•	57		46		,
	Wagenvisiteure, provis	oriich	•	•	•	•	•		7		4		
	Wagenaufseher . Wagenvisiteure .		•		٠.	· b	•	•	$\frac{1}{28}$		1 29		
	Lampisten	•	• •	•	•	•	•	•	5		5		
	Lokomotivputer .	•	• ,	•	•	٠	•		147		126		
	Butermeister und Von	rarbeiter	bes F	ahrdien	istes	•		•	4		3		
	Lokomotivheizer, provi	orisch			•			•	83	*)	61	*)	
	The same of the sa												

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