

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 Bahnhofe 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 vierzylindrige Verbundlokomotiven der Serie A $\frac{3}{4}$ für den Schnellzugsverkehr.

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 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 171 abgewiesen wurden, während in 1605 Fällen den Rück-erstattungsge suchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 25 534. 26 zurückbezahlt wurde. 24 Reklamationen 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 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1907 4472 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 5089 Frachtreklamationen 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 Sommerfaisonzüge 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 kurlert 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 Exprefzuges 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 Süd- 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. Margrethen, 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. Margrethen, Lindau	ab	11.35 nachm.
Luzern	"	7.41 "	München über St. Gallen, St. Margrethen, Lindau	an	6.58 vorm.
Chiasso	an	1.05 nachm.	Nürnberg über Augsburg-Treuchtlingen	"	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-Schweizingen-Mannheim abgehenden Personenzug 765 erreicht wurde.

b) Winterfahrordnung.

Mit dem 1. Oktober, an dem der Winterfahrplan in Kraft trat, wurden die Personenzüge 7 Luzern-Biasca und 8 Biasca-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 fiktirt. An Stelle des Zuges 7 wurde Güterzug 511/509 Goldau-Biasca und an Stelle des Zuges 8 Güterzug 518 Biasca-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 Expreszuges 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 benutzten, Supplement Schnellzüge, und endlich zur Bewältigung des außerordentlich starken Güterverkehrs zeitweise Supplementsgüterzüge in den Fahrplan eingeschaltet werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1907 (276 Kilometer)				1906 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1906		Minder- einnahme gegenüber 1906	
	Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Prozente		Fr.	Sts.	Fr.	Sts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.												
I. Personentransport . .	10 641 434	05	36,24	34,84	11 220 273	61	40,96	39,32	—	—	578 839	56
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	952 496	38	3,24	3,12	1 031 971	51	3,77	3,62	—	—	79 475	13
b. Tiere	363 208	07	1,24	1,19	387 940	00	1,42	1,36	—	—	24 731	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 verschiedenen Quellen .	1 180 419	04		3,86	1 143 571	27		4,01	36 847	77	—	—
Totaleinnahmen	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 Vorjahre 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 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 Monateinnahme beläuft sich auf Fr. 2 447 015. — gegen Fr. 2 282 567.43 im Vorjahre.

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

1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre abgenommen. Infolge 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 geliefert hatte, war eine Abnahme übrigens vorauszusehen. Den größten Ausfall zeigen die Billette für einfache Fahrt I. Klasse und die zusammenstellbaren Fahrscheine. Der Grund der Mindereinnahme aus den Billetten I. Klasse wird teilweise in der Einstellung von Wagen II. Klasse in die Expreszüge 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 50,83 Kilometer im Vorjahre. 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 = 20,53 %
„ 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 Personenzugkilometer	70,10	74,11
" " Personenvagenachsenkilometer	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:

Etz. 5,79	Etz. 5,99.
-----------	------------

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

2. Gepäcktransport.

Annähernd 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 Haupttransportartikeln 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 Vorjahre. 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 = 3,76 %
Stückgüter	68 950 " = 3,97 %	65 140 " = 4,42 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	360 782 " = 20,76 %	335 699 " = 22,79 %
Ausnahmetarifsgüter	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 Brunnen 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 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 verschiedenen Quellen betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des Jahres 1906:

	1907	1906
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 163 227. 92	Fr. 1 121 314. 76
Ertrag von Hilfsgeeschäften	" 8 533. 42	" 14 511. 04
Sonstige Einnahmen	" 8 657. 70	" 7 745. 47
	<u>Fr. 1 180 419. 04</u>	<u>Fr. 1 143 571. 27</u>

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre 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 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			1906 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Mehr- ausgabe gegenüber 1906.		Minder- ausgabe	
	Fr.	Gt.	%	Fr.	Gt.	%	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.
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-, Expediti- und Zugdienst	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
„ „ „ „ Zugkilometer	„ 4.5353	„ 4.2792
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 3.4521	„ 3.2910
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1327	„ 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
	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. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betragen:

	1907	1906
A. Personalausgaben	Fr. 1 376 248. 66	Fr. 1 257 329. 96
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen	„ 2 223 788. 64	„ 1 596 245. 24
C. Sonstige Ausgaben	„ 72 296. 43	„ 86 029. 41
zusammen	Fr. 3 672 333. 73	Fr. 2 939 604. 61
mehr	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 Tagelohnpersonals. 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, Aufschlägen im Gehalt und Lohnaufbesserungen; ferner Erhöhung der Nachtdienst- und Tunnelzulagen mit Fr. 84 500. —; an Gratifikationen für 25 jährige treue Dienstleistungen mit Fr. 15 600. —; mehrbezahlte Ruhetage infolge Überführung einer größeren Anzahl Tagelohnarbeiter 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 Strecken- 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 Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	„ 128 212. 32	„ 109 124. 95
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	„ 105 656. 43	„ 66 514. 50
zusammen	Fr. 2 223 788. 64	Fr. 1 596 245. 24
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 Vorjahre die bisherigen 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 Oberbau-Erneuerungen, ein Betrag von Fr. 35 341. 15 mehr aufgewendet werden mußte.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen 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 Afforde, Löhne und Reparaturen (Handwerker und Werkstätte)	„ 502 972. 28	„ 405 147. 02
zusammen	Fr. 1 345 649. 49	Fr. 835 730. 05
oder mehr	Fr. 509 919. 44	

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 „	
„ „ „ „ „ „	372 „	
„ „ „ „ „ „	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—59,350	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 " " 101,023—101,433	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 Eisenschwellen mit Holzschnellen in langen Tunneln:			
im Arenbergtunnel	168 m		
" Massagnotunnel	394 "	562 m	
d) Auswechslung der Schienen in langen Tunneln:			
im Delbergtunnel	1680 m		
" linken Geleise des Pfaffensprungtunnels	240 "		
" " " " Wattingertunnels	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 Tunneln (900 m und weniger):			
im Precassiotunnel	220 "		
in der Strecke km 195,495—196,011	516 "		
" " " " 200,736—201,328	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 Auswechslungen aus dem Geleise entfernten Materials zu Einzelauswechslungen verwendet wurde, ohne dafür den der Abnutzung entsprechenden reduzierten Neuwert der Betriebsrechnung gutzubringen und dann bei der Wiederverwendung zu belasten. Dagegen figurirt 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 Akkorde, 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 (eingleisig)	
	Geleisefänge in Metern	‰	Geleisefänge in Metern	‰	Geleisefänge in Metern	‰
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee- Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hiervon 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 ‰ doppelgeleisig.

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 124 238 m gegen 122 248 m im Vorjahre; die Vermehrung rührt von neu erstellten Nebengeleisen auf den Stationen Altdorf, 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 Vorjahre; 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 Auswechslung der veralteten und in hygienischer Beziehung ungeeigneten Rippen- 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 größerem 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 einerseits mit den im Berichtsjahre ausgeführten Erweiterungen von Hochbauten zusammen, andererseits mußten auf dem internationalen Bahnhof Chiasso verschiedene Umbauten von größerem 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 Altdorf 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 Mirolo-Nord und bei letztern wegen vermehrtem Unterhalt der Holzeinfriedigungen und Ersatz von eingegangenen und gesetzwidrig gepflanzten Lebhägen durch Drahtklee-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 Schneebruch brachten.

C. Sonstige Ausgaben.

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

Die Minderausgabe rührt von einer Übertragung der Inventar-Vermehrungen 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 Vorjahre 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 Teuerungszulage von Fr. 216 301. —; in der Gratifikation 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 Gehalts- und Lohnaufbesserungen, die in verschiedenen Fällen, in Anbetracht der besonderen Verhältnisse, bewilligt worden sind.

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

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst 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
zusammen	Fr. 8 267 166. 55	Fr. 6 870 119. 19
mehr	Fr. 1 397 047. 36	= 20,33 %.

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 Vorjahre:	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
weniger	„ 46 793. 80	

Diese Minderausgabe ergibt sich, weil ein Teil der Ausgaben des Bureau's 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 Ergänzungs- und Neubauten verrechnet (s. Seite 15 unter Titel III).

2. Maschinenpersonal 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 Ziff. IV. A. 2 und 3 für das Personal des Fahrdienstes sich ergebenden Mehrausgaben von zusammen Fr. 313 510. 83 gegenüber dem Vorjahre sind die Folge der weitem großen Zunahme der Fahrdienstleistungen 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 Streusand.

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 höhern 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 % höhern 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. Personenwagen:

	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 Teuerungszulagen 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 höhern Materialpreise notwendig geworden.

V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen 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
	<u>Fr. 1 194 697. 33</u>	<u>Fr. 1 034 671. 68</u>

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 Hilfsgeschäften ergibt sich eine Ausgabe von Fr. 5938. 70 für auf dem Materialkonto konstatierte Abgänge.

Feuerversicherungen. 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 Feuer Schaden 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, Flüelen und Altdorf gegen Jahreschluß bedeutende Nachversicherungen für Getreide notwendig.

Die Entschädigungen für Tötung oder Verletzung von Personen erreichten den Betrag von Fr. 153 173. 53 gegen Fr. 97 626. 74 im Vorjahre. 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 Vorjahre 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
	<u>Fr. 29 778. 90</u>

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.

Entschädigungsforderungen 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 unsern Lasten:

für Verlust, Minderung und Beschädigung (abzüglich des Erlöses aus überzähligen Transport-	
gegenständen)	Fr. 29 045. —
„ Versäumung der Lieferfrist und irrige Instradierung	„ 31 513. 58
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes	„ 1 305. 96
	<hr/>
zusammen	Fr. 61 864. 54

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

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

Verschiedenes. 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 Unterstufe 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. Verschiedenes.

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. Zusammenstöße: 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
	<hr/> 10	<hr/> 181
Selbstmord	2	

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 11. Januar geriet der Hilfsbremser Maggini Tito 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 entflozene Frau Claudia Chiesi 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 Gurtellen 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 Kantonspital Altdorf erlegen.

Am 28. Februar ist der als Ablöser den Nachtwächterdienst besorgende ständige Tagelohnarbeiter 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 Leerfahrt 1009 erfasst und beiseite geworfen worden ist.

Am 10. April wurde der als Nachtwärter funktionierende ständige Tagelohnarbeiter Otelli Francesco von Artoigne (Provinz Brescia) bei seinem Rundengang auf dem Bahnhofe Biasca beim Geleiseüberschreiten von abgestoßenen Wagen erfasst, überfahren und sofort getötet.

Am 15. Juni wollte der Hilfsbremser Gada-Barenco 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 Minezzi Francesco von Cussago (Provinz Brescia), wohnhaft gewesen in Andermatt, bei Kil. 84,650 im Gotthardtunnel aufgefunden. Der Verunglückte ist vermutlich aus Zug 129 oder 3 gefallen.

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

Am 10. November wollte der Reisende Barzan 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 zurückgeschleubert und vom Schlußwagen überfahren und getötet wurde.

2. Hilfs- und Krankenkassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Mitgliederzahl 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 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 außerordentlichsweise die Summe von Fr. 50,036.65 zuzuschreiben. Auf unsere Auseinandersetzungen, die wir, wie im letztjährigen 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 Zinsfuß von 4 % betreffe, an seinen Einsprachen festhalte. Mit einer Erwiderung 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 Hilfskasse.

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 Jahres- anfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wieder- eintritt d. Er- werbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Abverl- entschädigung	Gestorben	Total	durch Abverl- entschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	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 je weilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse.

Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen (Zinsen u. f. 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	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.	Aversalent- schädigungen	Total				
1897	36 393. ⁵¹	56 128. ⁹⁶	—	92 522. ⁴⁷	1 662. ⁶⁵	2 441.—	96 626. ¹²	3 833 065. ¹³
1898	39 989. ³¹	63 240. ⁴²	—	103 229. ⁷³	1 585. ²⁰	2 560. ⁰⁵	107 374. ⁹⁸	4 243 346. ⁵⁶
1899	47 238. ³⁶	70 306. ⁵⁵	—	117 544. ⁹¹	2 340. ⁴⁰	2 637. ⁷⁰	122 523. ⁰¹	4 694 600. ³¹
1900	51 804. ⁷²	80 895. ⁹⁸	4 000.—	136 700. ⁷⁰	4 859. ³³	2 648. ⁸⁵	144 208. ⁸⁸	5 214 294. 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. ⁹⁶	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 zwei- 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 Hilfskasse 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 Werkstättendienst 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 Krankheitsages im Betrage von 29 Rp. 19 Rp. auf höhere Geldleistungen und 10 Rp. auf höhere Pflegekosten entfallen. Das starke Steigen der ersteren 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 Bahnaufsichts- 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 Ueberschuß von Fr. 5053.80 gegen Fr. 4036.85 im Vorjahre. 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 Krankheitsages. 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 Hilfeleistungen 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 Tagelohnarbeiter beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättendienst.

Jahr	Auf 100 Versicherte kommen Unterstützte			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- leistun- 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 Tagelohnarbeiter beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Jahr	Auf 100 Versicherte kommen Unterstützte				Auf 1 Unterstützten fallen Krankheitstage				Auf 1 Versicherten kommen Krankheitstage (Morbidityziff.)				Kosten pro Krankheitstag		
	Bahningenieurbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse	Bahningenieurbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse	Bahningenieurbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse	für Kran- ken- pflege	für Bar- leistun- gen	Zu- sam- men
	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	4,35	11,87	15,23	9,90	Fr. 0,89	Fr. 1,97	Fr. 2,86
1907	49,38	42,86	50,81	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 Betriebsdienste.

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 schweizer. Bundesbahnen, die zu Fr. 109,862.50 im Bestand erscheinen.

F. Hilfsgeschäfte.

1. Werkstattdienst.

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
Glaszer 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 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.

Anfertigung von Materialien, wie Rotgußmutter, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. 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 Dienst- abteilungen 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 m³ Gas

Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1907 265,600 „ „

Total 62 559,600 m³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn 32 879,088

„ „ fremder Verwaltungen 24 846,562

57 725,650 m³ Gas

Gasverlust im Jahre 1907 4505,950 „ „

Gasvorrat am 1. Januar 1908 328,000 „ „

Total wie oben 62 559,600 m³ Gas

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

G. Personaletat.

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 zc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	72	56
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen . .	17	15
	291	256

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Zentralbureau	27	24
Bahningenioure 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-, Expeditiions- und Zugsdienst.

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

	<u>1907</u>	<u>1908</u>
Übertrag	85 1547	83 1404
Souschef	37	36
Stationsgehilfen	125	109
Einnehmer	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. Zollbeklarant 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
Güterexpeditionsgehilfen	82	76
Güterbeschaffner	32	31
Rangiermeister	29	20
Rangiermeister-Gehilfen	6	10
Portiers	13	10
Volontäre	63	56
Stationswärter	193	178
Rangiervorarbeiter, definitiv	13	13
Gütervorarbeiter, "	26	19
Mandoristen, "	76	62
Stationsarbeiter, "	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
Bremsen	290	247
	2061	1758

4. Maschinen dienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	23	21
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (incl. 1 prov. techn. Gehülfe, 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

	1907	1906
Übertrag	426 3608	383 3162
Lokomotivheizer, provisorisch	83 *)	61 *)
Büßermeister und Borarbeiter des Fahrdienstes	4	3
Lokomotivputzer	147	126
Lampisten	5	5
Wagenauffeher	1	1
Wagenvisiteure	28	29
Wagenvisiteure, provisorisch	7	4
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	57	46
Auffeher für die elektr. Zugbeleuchtung	1	1
	<hr/> 759	<hr/> 663

5. Werkstätten dienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer) .	15	15
Werkführer (4) und Werkführergehülfsen (5)	9	9
Borarbeiter	14	14
Monteurs, Gruppenchefs, 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.

Werkführergehülfsen	1	1
Borarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	76	65
Handlanger	40	36
Lehrlinge	14	13
	<hr/> 805	<hr/> 707

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfsen	—	—
Gasarbeiter	6	6
	<hr/> 7	<hr/> 7
Total	5179	4539

Rekapitulation.

	1907	1906
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 Lokomotivputzern und Werkstattearbeitern eingerechnet.