

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn**

Band (Jahr): **37 (1908)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Für das zweite Geleise über den Monte Cenero wurden die Terrainaufnahmen gemacht. Da aber hier zunächst zu prüfen und zu entscheiden ist, ob ein allfälliges zweites Geleise zwischen Giubiasco und Laverne entlang der bestehenden Bahn zu erstellen, oder ob statt dessen eine neue Bahn mit geringeren Steigungen zu erstellen sei und wir die Beurteilung dieser Frage unserem Rechtsnachfolger überlassen müssen, wurde die Ausarbeitung des Projektes auf die Strecke Laverne-Lugano beschränkt.

Die Ausgaben für diese Vorarbeiten figurieren mit Fr. 78 663.28 in den Aktiven der Jahresbilanz unter dem Titel „Verwendungen auf unvollendete Objekte“ (s. die Jahresbilanz).

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmassregeln.

1. Im Personen- und Gepäckverkehr kamen 24 Tarife und 11 Tarifnachträge zur Einführung.

Einschließlich der vom letzten Jahr her unerledigt gebliebenen 24 Fälle kamen im Berichtsjahre 1782 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 134 abgewiesen wurden, während in 1648 Fällen den Rückerstattungsge suchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 22 882.27 zurückbezahlt wurde. 26 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Im Güter- und Viehverkehr wurden im Berichtsjahre 29 Tarife und 87 Tarifnachträge eingeführt.

Zu den auf 1. Januar 1908 pendent gebliebenen 652 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 5039 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 5691 Frachtreklamationen wurden 4600 erledigt, so daß 1091 auf das Jahr 1909 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat vorschriftsgemäß am 1. Mai in Kraft.

Seit demselben wurden die Sommersaison-Züge 7 Luzern-Biasca und 8 Biasca-Luzern, sowie ihre Anschlußzüge 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug und endlich zur Entlastung des 7. 10 vorm. von Mailand abfahrenden Expreszug 62/118 für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September, wie seit Jahren, Expreszug 304/218 Mailand-Goldau wieder eingeführt, der 7. 35 vorm. von Mailand abging und 1. 25 nachm. in Goldau eintraf, um daselbst direkte Fortsetzung nach Zürich zu finden.

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

1. Die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Rom und Stuttgart-Berlin über Zürich durch den neu geschaffenen Schnellzug 26 Rom-Mailand, mit Abgang in Rom 5. 00 nachm. und in Florenz 11. 00 nachm., der 7. 15 vorm. in Mailand eintraf und daselbst Anschluß an den 7. 35 vorm. nach Zürich-Stuttgart-Berlin abgehenden Saison-Expreszug 304/218 fand;

2. Die direkte Fortsetzung des Nachtschnellzuges 127 Luzern-Chiasso nach Bologna, Florenz, Rom und Neapel durch die neu eingeführten Schnellzüge 21 Mailand-Rom und 111 Rom-Neapel mit Abgang in Mailand 7. 00 vorm. und mit Ankunft in Florenz 1. 10 nachm., in Rom 6. 50 nachm. und in Neapel 11. 45 nachm. Dadurch ist die Fahrt von Basel und Zürich nach Rom um 3 Stunden 50 Minuten und nach Neapel um 7 Stunden 5 Minuten abgekürzt worden.

3. Die Einlage eines neuen Personenzuges 65 Bellinzona-Quino und eines neuen Personenzuges 72 Quino-Bellinzona mit allen drei Wagenklassen. Zug 65 schließt in Bellinzona an Zug 7 Luzern-Bellinzona, in

Giubiasco an Zug 4 Chiasso-Bellinzona und in Luino an den über Gallarate nach Mailand fahrenden Zug 1377 an. Zug 72 nimmt in Luino die Korrespondenz der von Mailand über Gallarate daselbst eintreffenden Züge 1382 und 2436 und des von Turin kommenden Zuges 2352 auf.

b) Winterfahrordnung.

Auf den 1. Oktober, an dem der Winterfahrplan in Kraft trat, wurden die Sommersaison-Züge 7 Luzern-Biasca und 8 Biasca-Luzern, ferner die Personenbeförderung in den an diese anschließenden Zügen 551 Zug-Goldbau und 556 Goldbau-Zug, endlich der Sommersaison-Zug 304/118 auf der Strecke Mailand-Goldbau stiftet. An Stelle des Zuges 7 wurde Güterzug 511/509 Goldbau-Biasca und an Stelle des Zuges 8 Güterzug 518 Biasca-Goldbau geführt und für den Personentransport mit einem Wagen III. Klasse ausgerüstet.

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

1. Die Übertragung der Verbindung zwischen Rom und Stuttgart-Berlin über Zürich, die im Sommer durch Zug 26 Rom-Mailand und Zug 304/218 Mailand-Goldbau vermittelt worden ist, mit Beginn vom 3. November ab auf Zug 62/118 Mailand-Luzern-Basel-(Zürich). Zu diesem Zwecke mußte die Ankunft des Zuges 26 Rom-Mailand in Mailand auf 7.00 vorm. und die Abfahrt des Zuges 62/118 in Mailand, die bis dahin 7.10 vorm. erfolgte, auf 7.25 vorm. festgesetzt, gleichzeitig aber auch die Aufenthaltszeit des letztern Zuges in Chiasso von 20 auf 15 Minuten herabgesetzt und die zollamtliche Abfertigung der Reisenden im Zug während der Fahrt von Chiasso nach Lugano bezw. Bellinzona angeordnet werden. Infolge dieser Neuerung wird nicht nur die Route über Zürich, sondern auch die Route über Basel aus dem auf den 1. Juni neu eingeführten Schnellzug 26 Rom-Mailand Vorteile ziehen;

2. Die Einführung der Lloyd Expreszüge 487 Altona-Genua und 488 Genua-Altona auf den 16. Oktober, durch die eine erstklassige tägliche Verbindung zwischen den beiden größten deutschen Häfen Hamburg und Bremen und dem Mittelmeerhafen Genua hergestellt worden ist. Die Lloyd Expreszüge befördern als Luxuszüge, die aus Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft zusammengesetzt sind, nur Reisende I. Klasse, die außer dem Fahrillet I. Klasse noch eine Zuschlagstare zu zahlen haben.

Diese Züge werden nach folgendem Fahrplan gefahren:

Richtung Altona = Genua.		Richtung Genua = Altona.	
Altona	ab 6.55 vorm.	Genua	ab 1.00 nachm.
Hamburg	" 7.11 "	Mailand	" 4.55 "
Bremen	" 8.48 "	Como	" 5.50 "
Osnabrück	" 10.32 "	Chiasso	" 6.10 "
Münster i./W.	" 11.14 "	Lugano	" 6.46 "
Düsseldorf	" 1.26 nachm.	Bellinzona	" 7.28 "
Köln	" 2.13 "	Luzern	" 11.21 "
Wiesbaden	" 5.14 "	Basel	" 1.25 vorm.
Mainz	" 5.30 "	Straßburg	an 3.14 "
Straßburg	" 8.20 "	Mainz	" 6.11 "
Basel	" 10.20 "	Wiesbaden	" 6.27 "
Luzern	" 12.20 vorm.	Köln	" 9.23 "
Bellinzona	an 4.24 "	Düsseldorf	" 10.05 "
Lugano	" 5.16 "	Münster i./W.	" 12.08 nachm.
Chiasso	" 5.50 "	Osnabrück	" 12.51 "
Como	" 6.11 "	Bremen	" 2.29 "
Mailand	" 7.10 "	Hamburg	" 4.08 "
Genua	" 10.55 "	Altona	" 4.26 "

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 benützten, Supplementsschnellzüge in den Fahrplan eingeschaltet werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1908 (276 Kilometer)			1907 (276 Kilometer)			Mehr- einnahme gegenüber 1907		Minder- einnahme	
	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.										
I. Personentransport . .	10 872 158	65	38,68 37,27	10 641 434 05	36,24 34,84		230 724 60	—	—	
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):										
a. Gepäck	988 170 48	3,52 3,39		952 496 38	3,24 3,12		35 674 10	—	—	
b. Tiere	334 370 49	1,19 1,15		363 208 07	1,24 1,19		—	—	28 837 58	
c. Güter aller Art . .	15 912 248 77	56,61 54,55		17 407 041 56	59,28 56,99		—	—	1494 792 79	
Total	28 106 948 39	100		29 364 180 06	100		—	—	1257 231 67	
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	1 062 847 98		3,64	1 180 419 04		3,86	—	—	117 571 06	
Totaleinnahmen	29 169 796 37		100	30 544 599 10		100	—	—	1374 802 73	

Die Betriebslänge betrug in der Berichtsperiode wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Während der Gesamtverkehr und die Gesamttransporteinnahmen einer langen Reihe von Berichtsperioden — eine kleine Unterbrechung im Jahre 1901 abgerechnet — eine stete Zunahme aufzuweisen hatten, haben die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport des Berichtsjahres diejenigen des Vorjahres nicht erreicht. Die Erträgnisse des Personen- und Gepäcktransportes sind zwar um Fr. 266 398. 70 gestiegen; dagegen haben diejenigen aus dem Tier- und Gütertransport um Fr. 1 523 630. 37 abgenommen. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich somit im ganzen eine Mindereinnahme von Fr. 1 257 231. 67 oder 4,28 %, gegenüber dem Jahre 1906 dagegen eine Mehreinnahme von Fr. 716 139. 26 oder 2,61 %.

Seit dem Jahre 1891 stellen sich die Transporteinnahmen wie folgt:

Jahr	Transporteinnahmen	Mehr oder weniger als im Vorjahre		Jahr	Transporteinnahmen	Mehr oder weniger als im Vorjahre	
	Fr.	Fr.	%		Fr.	Fr.	%
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36	+ 2,27	1900	20 135 291. 95	+ 773 380. 18	+ 3,99
1892	13 851 411. 09	+ 859 008. 79	+ 6,61	1901	19 771 906. 08	— 363 385. 87	— 1,80
1893	14 313 098. 96	+ 461 687. 87	+ 3,33	1902	20 386 812. 86	+ 614 906. 78	+ 3,11
1894	15 501 530. 68	+ 1 188 431. 72	+ 8,30	1903	22 167 542. 03	+ 1 780 729. 17	+ 8,73
1895	15 727 516. 16	+ 225 985. 48	+ 1,46	1904	22 600 641. 84	+ 433 099. 81	+ 1,95
1896	16 285 908. 28	+ 558 392. 12	+ 3,55	1905	24 392 651. 91	+ 1 792 010. 07	+ 7,93
1897	17 084 247. 31	+ 798 339. 03	+ 4,90	1906	27 390 809. 13	+ 2 998 157. 22	+ 12,29
1898	17 741 324. 76	+ 657 077. 45	+ 3,85	1907	29 364 180. 06	+ 1 973 370. 93	+ 7,20
1899	19 361 911. 77	+ 1 620 587. 01	+ 9,13	1908	28 106 948. 39	— 1 257 231. 67	— 4,28

Die Transporteinnahmen betragen:

	1908	1907
per Bahnkilometer	Fr. 101 836. 77	Fr. 106 391. 96
„ Zugkilometer	„ 6. 35	„ 6. 59
„ Tag	„ 76 794. 94	„ 80 449. 81

In den vier Monaten Januar, Februar, Mai und September haben die Einnahmen zugenommen, in den acht übrigen Monaten dagegen abgenommen. Der Monat April weist mit Fr. 2 723 501. 40 die größte, der Monat Januar mit Fr. 1 810 929. 95 die kleinste Einnahme auf. Die durchschnittliche Monatseinnahme beträgt Fr. 2 342 245. 69 gegen Fr. 2 447 015. — im Vorjahre.

In Übereinstimmung mit dem bisherigen Verfahren sind die verschiedenen weiteren Resultate der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen in den dem Berichte am Schlusse beigegebenen 8 Tabellen (Nr. 1—8) zusammengestellt. In Betreff der einzelnen Verkehrskategorien heben wir hier folgendes hervor:

1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre im ganzen zugenommen. Die Zunahme zeigt sich hauptsächlich bei den Billetten einfacher Fahrt II. und III. Klasse und bei den Hin- und Rückfahrtsbilletten II. und III. Klasse. Dagegen haben die Fahrten mit Hin- und Rückfahrtsbilletten I. Klasse und mit zusammenstellbaren Fahrscheineften abgenommen. Der Verkehr mit Italien weist eine Zunahme auf. Das gleiche gilt für den Lokalverkehr. Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden ist von 3 705 829 auf 3 860 209 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 665 721 auf 678 479 gestiegen. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer hat sich von 183 739 116 auf 187 260 280 gehoben. Die von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrene Distanz beträgt 48,51 gegen 49,58 Kilometer im Vorjahre. Im Verhältnis der Benützung der drei Wagenklassen ergibt sich bei der I. Klasse eine weitere Abnahme von 0,71 %/o, bei der II. Klasse eine Zunahme von 0,26 %/o und bei der III. Klasse eine Zunahme von 0,45 %/o. Es sind Reisende befördert worden:

		1908	1907
in der	I. Klasse	111 993 = 2,90 %/o	133 959 = 3,61 %/o
„ „	II. „	779 347 = 20,19 %/o	738 583 = 19,93 %/o
„ „	III. „	2 968 869 = 76,91 %/o	2 833 287 = 76,46 %/o

Personenkilometer weisen auf:

		1908	1907
die	I. Klasse	11 779 746 = 6,29 %/o	13 368 564 = 7,28 %/o
„	II. „	56 244 282 = 30,04 %/o	51 659 117 = 28,11 %/o
„	III. „	119 236 252 = 63,67 %/o	118 711 435 = 64,61 %/o

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

		1908	1907
in der	I. Klasse	105,18 Km.	99,80 Km.
„ „	II. „	72,17 „	69,94 „
„ „	III. „	40,16 „	41,90 „

Es trifft Reisende:

		1908	1907
auf jeden Personenzugkilometer		68,57	70,10
„ „ Personenzugkilometer		4,54	4,56

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 10 641 434. 05 auf Fr. 10 872 158. 65 oder um Fr. 230 724. 60 = 2,17 % gestiegen. An die Einnahmen haben beigetragen:

		1908	1907
die	I. Klasse	Fr. 1 392 237 = 12,80 %	Fr. 1 628 586 = 15,30 %
"	II. "	" 4 202 814 = 38,66 %	" 3 777 461 = 35,50 %
"	III. "	" 5 277 108 = 48,54 %	" 5 235 387 = 49,20 %

Als Fahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1908	1907
in der	I. Klasse	Fr. 12. 43	Fr. 12. 16
" "	II. "	" 5. 39	" 5. 11
" "	III. "	" 1. 78	" 1. 85

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

	1908	1907
	Etz. 5,81	Etz. 5,79.

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 38 555. 92 auf Fr. 39 391. 88 gestiegen.

2. Gepäc ktransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 10 470 auf 11 006 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4 559 auf 4 772 gestiegen. Der Ertrag aus dem Gepäc ktransport hat um Fr. 35 674. 10 = 3,75 % zugenommen. An der Zunahme ist hauptsächlich der Lokalverkehr beteiligt.

3. Tiertransport.

Der Tiertransport hat sich im Berichtsjahre weiter in absteigender Linie bewegt. Die Gesamtzahl der beförderten Tiere ist von 97 758 auf 93 429 oder um 4 329 Stück zurückgegangen. Die Einnahmen weisen einen Ausfall von Fr. 28 837. 58 = 7,94 % auf. Der Rückgang zeigt sich hauptsächlich beim Import von Schlachtvieh aus Italien. Dieser Rückgang hat durch größere Transitsendungen von Pferden, Ochsen, Kühen und Rindern von Norden nach Süden nur teilweise ausgeglichen werden können.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr des Berichtsjahres hat denjenigen des Vorjahres nicht erreicht. Das war zu erwarten und im Budget auch vorgesehen, weil das Vorjahr gegenüber dem Jahre 1906 hinsichtlich der Zahl der Tonnenkilometer die ganz außerordentliche Zunahme von 21,55 % aufgewiesen hatte und die eingetretene wirtschaftliche Depression überdies eine Abnahme voraussehen ließ. In runden Ziffern beträgt die Abnahme bei dem Artikel Getreide 16 000 Tonnen, bei dem Artikel frisches Obst 59 000 Tonnen, bei den Steinkohlen 78 000 Tonnen und bei den Eisenbahnfahrzeugen 15 000 Tonnen. Ungefähr die Hälfte der ständigen Transportartikel hat Mehrgewichte aufzuweisen, wobei der Wein mit 13 000 Tonnen in der ersten Linie steht. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 1 737 214 auf 1 586 452, der auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehr von 975 222 Tonnen auf 872 801 Tonnen und die Zahl der Tonnenkilometer von 269 161 200 auf 240 893 169 zurückgegangen. Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 151,84 Kilometer gegen 154,94 Kilometer im Vorjahre. Hinsichtlich der Größe des Gewichts stehen auch in diesem Berichtsjahre die Lebens- und Genussmittel mit 442 939 Tonnen = 27,92 % in der ersten Linie, die metallurgischen Produkte mit 370 022 Tonnen = 23,82 % in der zweiten Linie und die Brennmaterialien mit 204 241 Tonnen = 12,87 % in der dritten Linie. Auf die vier Haupttarifklassen fallen:

	1908		1907	
Eilgüter	53 905	Tonnen = 3,40 ‰	56 330	Tonnen = 3,24 ‰
Stückgüter	71 053	" = 4,48 ‰	68 950	" = 3,97 ‰
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	344 987	" = 21,74 ‰	360 782	" = 20,76 ‰
Ausnahmetarifgüter	1 116 507	" = 70,38 ‰	1 251 152	" = 72,03 ‰

Die Hauptverkehre sind wie folgt beteiligt:

	1908	1907
Schweiz—Italien	123 261 Tonnen	113 790 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	323 454 "	331 914 "
Deutschland, Belgien, Holland, England und Frankreich—Italien	597 051 "	676 695 "
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	117 565 "	166 644 "

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

Der Verkehr mit dem Hafenplatz Genua beziffert sich auf 158 466 Tonnen, wovon befördert wurden:

	1908	1907
nach Genua	20 583 Tonnen	22 606 Tonnen
von "	137 883 "	174 226 "

Der Ertrag aus dem Gütertransport ist von Fr. 17 407 041.56 auf Fr. 15 912 248.77 oder um Fr. 1 494 792.79 = 8,59 ‰ zurückgegangen. Die Einnahme per Kilometer beträgt Fr. 57 653.07 gegen Fr. 63 068.99 im Vorjahre. Das Einnahmenbetreffniß per Tonnenkilometer hat sich dagegen von 6,47 Stz. auf 6,61 Stz. gehoben.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1907 wie folgt:

	1908	1907
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 048 149.14	Fr. 1 163 227.92
Ertrag von Hilfsgeeschäften	" 6 385.14	" 8 533.42
Sonstige Einnahmen	" 8 313.70	" 8 657.70
	<u>Fr. 1 062 847.98</u>	<u>Fr. 1 180 419.04</u>

Diese Einnahmen bleiben gegenüber dem Vorjahre um Fr. 117 571.06 zurück, namentlich aus dem Grunde, weil der Vertrag mit den italienischen Staatsbahnen betreffend die Miete von G.-B.-Wagen für den Getreidetransport ab Genua am 31. März 1908 aufgehoben wurde. (Vergl. unsern letzten Bericht S. 22.)

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1908			1907			Mehr-		Minder-	
	Betriebene Bahnlänge 276 km.			Betriebene Bahnlänge 276 km.			ausgabe		ausgabe	
	Fr.	Gt.	%	Fr.	Gt.	%	gegenüber 1907.			
I. Für die Allgemeine Verwaltung .	755 903	06	3.50	747 730	51	3.70	8 172	55	—	—
II. „ Aufsicht u. Unterhalt d. Bahn	4 718 744	09	21.87	3 672 333	73	18.18	1 046 410	36	—	—
III. „ den Stations-, Expediti- und Zugsdienst	5 247 741	92	24.32	5 143 372	29	25.46	104 369	63	—	—
IV. „ den Fahrdienst	8 630 188	41	39.99	8 267 166	55	40.92	363 021	86	—	—
V. „ verschiedene Ausgaben . .	2 225 828	38	10.32	2 371 609	74	11.74	—	—	145 781	36
Total	21 578 405	86	100	20 202 212	82	100	1 376 193	04	—	—

	1908	1907
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 78 182. 63	Fr. 73 196. 42
„ „ „ „ Zugkilometer	„ 4.8761	„ 4.5853
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 3.7890	„ 3.4521
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1468	„ 0.1327
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0205	„ 0.0187
„ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	73.98	66.14
„ „ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	76.77	68.80

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen:

	1908	1907
A. Personalausgaben	Fr. 650 578. 45	Fr. 619 281. 79
B. Sonstige Ausgaben	„ 105 324. 61	„ 128 448. 72
	Fr. 755 903. 06	Fr. 747 730. 51

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1908 um Fr. 31 296. 66, während die sonstigen Ausgaben um Fr. 23 124. 11 gegenüber dem Vorjahre zurückgeblieben sind. Erstere Mehrkosten wurden verursacht zum Teil durch Einholung verschiedener Gutachten betreffend die Verstaatlichung der Gotthardbahn, andererseits stehen sie mit den Befolbungserhöhungen im Zusammenhang.

Dagegen wurden im Jahre 1907 für die Erneuerung der Couponsbogen für das 3½% Anleihen vom 1. April 1895 Fr. 26 850. — verausgabt, welche Summe annähernd die Minderausgabe pro 1908 ausmacht.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betragen:

	1908	1907
A. Personalausgaben	Fr. 1 395 089. 89	Fr. 1 376 248. 66
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	" 3 213 993. 04	" 2 223 788. 64
C. Sonstige Ausgaben	" 109 661. 16	" 72 296. 43
zusammen	<u>Fr. 4 718 744. 09</u>	<u>Fr. 3 672 333. 73</u>
mehr	<u>Fr. 1 046 410. 36</u>	

Über diese bedeutenden Mehrausgaben gegenüber dem Betriebsjahre 1907 berichten wir folgendes:

A. Personalausgaben.

Mehrausgabe: Fr. 18 841. 23.

Diese Mehrausgabe wurde hervorgerufen durch die auf Fr. 28 741. 61 sich belaufenden Mehrkosten für die spezielle Bahnbewachung (Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter), namentlich durch Mehraufwand für Stellvertretungen an Ruhe- und Krankentagen und für Dienstkleider; für die übrigen hierher gehörenden Leistungen ist weniger oder nur ganz unerheblich mehr ausgegeben worden als im Vorjahr (s. die Rechnung über Kap. II. A., Seite 58).

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Es wurden hierfür aufgewendet:

	1908	1907
1. Für Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 590 499. 19	Fr. 325 747. 39
2. „ Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues samt Materialkosten .	" 2 101 859. 57	" 1 345 649. 49
3. „ Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke . . .	" 309 449. 38	" 318 523. 01
4. „ Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	" 159 976. 75	" 128 212. 32
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	" 52 208. 15	" 105 656. 43
zusammen	<u>Fr. 3 213 993. 04</u>	<u>Fr. 2 223 788. 64</u>
mehr	<u>Fr. 990 204. 40</u>	

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen. Mehrausgabe: Fr. 264 751. 80. Hiervon entfällt der größte Teil, nämlich ein Betrag von Fr. 212 105. —, auf den Unterhalt und die Erneuerung der Geleisebettung. Wir bemerken dazu, daß diese Arbeiten immer periodenweise vorgenommen werden, sobald die Bettung durch das Krampfen der Geleise, sowie durch Verwitterung und sonstige Zerstörung auf ein gewisses Maß geschwunden ist; dieser Zustand war nun auf längeren Strecken und namentlich auch im Gotthardtunnel eingetreten. Eine weitere Veranlassung zur Ausführung von Bettungsarbeiten in größerem Umfange lag im Berichtsjahre darin, daß, wie aus dem nachfolgenden Abschnitte ersichtlich ist, Geleiseauswechslungen auf zahlreichen Teilstrecken ausgeführt werden mußten, und das Zuwarten mit der Reinigung und Ergänzung der Bettung bis zum Momente der ganzen oder teilweisen Oberbauerneuerung sich aus leicht begreiflichen Gründen empfiehlt.

Endlich können wir nicht unerwähnt lassen, daß die Bundesaufsichtsbehörde im Hinblick auf den nahe bevorstehenden Übergang der Gotthardbahn an den Bund durch ihre Organe besonders strenge und genaue Erhebungen

vornehmen ließ, um alle Stellen ausfindig zu machen, welche nach ihrer Auffassung etwa noch Arbeiten zur Herstellung eines vollkommen befriedigenden Zustandes des Schotterbettes erfordern würden. Wo uns die gemachten Aussetzungen wirklich gerechtfertigt erschienen, ließen wir die Geleisebettung verbessern, was aus allen erwähnten Rücksichten auf mehr als 40 000 m Geleise mit Beistellung von mehr als 34 000 m³ neuen Schotters tatsächlich geschah.

Schließlich haben noch der Unterhalt der Damm- und Einschnittsböschungen, die Entwässerung nasser Stellen der Tunnel und die Erneuerungen des Brückenbelages Mehrausgaben gegenüber 1907 verursacht.

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

	1908	1907
1. Für das zum gewöhnlichen Unterhalt und zu Erneuerungen verwendete Material	Fr. 1 735 735. 57	Fr. 1 016 246. 61
abzüglich: Erlös aus dem gewonnenen Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem Material	„ 325 688. 85	„ 173 569. 40
bleiben: Netto-Kosten des Materials	Fr. 1 410 046. 72	Fr. 842 677. 21
2. Für Akkorde, Löhne und Reparaturen (Handwerker und Werkstätte)	„ 691 812. 85	„ 502 972. 28
zusammen	Fr. 2 101 859. 57	Fr. 1 345 649. 49
und mehr	Fr. 756 210. 08	

Wir haben bereits im vorjährigen Geschäftsberichte an gleicher Stelle darauf hingewiesen, daß die größere Inanspruchnahme der Geleise durch die vermehrten Zugleistungen und nicht minder auch durch die Verwendung schwerer Lokomotiven eine raschere Folge der Oberbauerneuerungen nötig machen. Dies war, wie aus den nachfolgenden Einzelheiten ersichtlich, namentlich auf den gleichalterigen Geleisen der ersten Anlage der Fall, welche zudem noch teilweise mit einer geringern Schwellenzahl auf Schienenlänge ausgestattet waren.

Wie bei der Geleisebettung hat das Eisenbahndepartement auch bezüglich der Geleise selbst spezielle Aufnahmen über deren Zustand machen lassen und die Erneuerung und Instandstellung derselben in großer Ausdehnung verlangt; was uns nach Prüfung dieser Verlangen notwendig erschien, wurde zum größten Teil im Berichtsjahre durchgeführt; ein kleinerer Rest erübrigt noch für die Zeit bis zum Übergang unserer Bahn an den Bund.

Die Geleiseumbauten erstreckten sich demzufolge im Berichtsjahre auf 41 326 m Geleise gegenüber 26 385 m im Jahre 1907, was den größten Teil der Mehrausgabe verursacht hat.

Von diesen Geleiseumbauten kommen:

auf Totalerneuerungen	25 812 m	(1907: 16 619 m)
„ Schwellenerneuerungen	956 „	(1907: 562 m)
„ Schienenerneuerungen	14 558 „	(1907: 9 204 m)

Im einzelnen betrafen sie folgende Strecken:

a) Totalerneuerungen von Geleisen in langen Tunneln:

im linken Geleise des Leggisteintunnels	108 m
„ „ „ „ Gotthardtunnels	1 487 „
„ rechten „ „ „ „	516 „
„ linken „ „ „ Pratotunnels	418 „
„ rechten „ „ „ Pianotondotunnels	207 „
	2 736 m

b) Totalerneuerungen von Geleisen in offenen Strecken und kurzen Tunneln:

im linken Geleise zwischen Goldbau und Brunnen	904 m
" rechten " " " " "	2 439 "
in der eingleisigen Strecke Brunnen—Flüelen	459 "
im linken Geleise zwischen Erstfeld und Göschenen	3 862 "
" rechten " " " " "	1 826 "
" linken " " Airolo und Biasca	5 219 "
" rechten " " " " "	1 987 "
" linken " " Biasca und Bellinzona	128 "
" rechten " " " " "	816 "
in der eingleisigen Strecke zwischen Giubiasco und Rivera (Nordrampe der Monte Genere- Linie)	5 270 "
in der eingleisigen Strecke zwischen Mendrisio und Balerna	166 "
	<hr/>
	23 076 m

c) Erneuerung der Holzschwellen, bezw. Ersatz der Eisenschwellen durch Holzschwellen in Tunneln:

im rechten Geleise des Bristentunnels I	46 m
" " " " Gotthardtunnels	84 "
" " " " Dazio-tunnels	377 "
" linken " " "	392 "
" rechten " " Pratotunnels	57 "
	<hr/>
	956 m

d) Erneuerung der Schienen in langen Tunneln mit teilweiser Erneuerung der Holzschwellen:

im eingleisigen Stubecktunnel	993 m
" " " " Arenalberg-Tunnel	332 "
" linken Geleise des Watingertunnels	334 "
" rechten " " Narbergtunnels	120 "
" linken " " Gotthardtunnels	4 672 "
" rechten " " "	1 215 "
	<hr/>
	7 666 m

e) Erneuerung der Schienen in offenen Strecken und kurzen Tunneln mit teilweiser Vermehrung der Schwellen:

im eingleisigen Hochfluh-tunnel	592 m
" rechten Geleise zwischen Flüelen und Erstfeld	204 "
" linken " " dem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airolo	22 "
" " " " Airolo und Robi-Fieffo	892 "
" rechten " " " " "	262 "
" " " " Biasca und Bellinzona	569 "
in der eingleisigen Strecke zwischen Capolago und Balerna	4 351 "
	<hr/>
	6 892 m

Außerdem wurde in verschiedenen Strecken die Schwellenzahl pro Schienenlänge ohne sonstige Erneuerungen im Geleise vermehrt, um das Gefüge zu verstärken und die Dauer desselben zu erhöhen; diese Schwellenvermehrung erstreckte sich auf 15 858 m Geleise und waren hiezu 4 293 Stück Schwellen mit den entsprechenden Befestigungsmitteln erforderlich und zwar wurden teils neue, teils aus den Geleiseumbauten gewonnene brauchbare Schwellen verwendet.

Ferner wurden im Berichtsjahre 9 Weichen auf verschiedenen Stationen gänzlich erneuert und bei 12 Weichen die eine Hälfte wegen Abnutzung oder sonstigem Defekt ausgewechselt; im übrigen beschränkte sich der Unterhalt der Weichenanlagen auf den Ersatz von einzelnen Bestandteilen. Die daherigen Materialkosten betragen Fr. 33 237. 54.

Von den Unterhaltungsarbeiten an den sonstigen mechanischen Einrichtungen (Drehscheiben, Schiebebühnen und Stellwerksanlagen) erforderten die gründlichen Revisionen und Reparaturen der Lokomotiv-Drehscheiben einen größeren Aufwand (Fr. 17 202. 39); diese Arbeiten wurden größtenteils in unserer Zentralwerkstätte ausgeführt.

Wir lassen hier wie gewohnt den Stand der Hauptgeleise auf Ende 1908 im Vergleich zu denjenigen von Ende 1907 und 1883 folgen:

	1908		1907		1883 (eingleisig)	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Zimmensee-Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hiervon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	6 055	1,5	6 792	1,6	49 456	18,5
" " " Stahlschienen der Type I	5 068	1,2	8 296	2,0	16 488	6,2
" " " " " " II	160 883	38,7	177 594	42,8	201 189	75,3
" " " " " " IV	243 437	58,6	222 761	53,6	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen	139 516	33,6	149 548	36,0	168 103	62,8
" " " Eisenschwellen	275 927	66,4	265 895	64,0	10 855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit 272 533 m, wovon 142 910 m oder 52,4 o/o doppelgleisig.

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 128 599 m gegen 124 238 m im Vorjahre; die Vermehrung rührt her von neu erstellten Nebengeleisen auf den Stationen Zimmensee, Arth-Goldau, Altdorf, Faïdo, Bobio, Biasca und Castione.

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

Der Unterhalt der Hochbauten blieb im Berichtsjahre um Fr. 9073. 63 unter den Ausgaben des Jahres 1907; von den hierher gehörigen Ausgaben entfallen pro

	1908	1907
a) auf den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern	Fr. 45 328. 75	Fr. 38 249. 70
b) auf den laufenden Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke	" 218 558. 45	" 191 719. 13
c) auf verschiedene Abbruch-, Umbau- und Wiederherstellungsarbeiten	" 25 946. 63	" 67 565. 63
d) auf die Errichtung von provisorischen Getreide-Lagerschuppen	" 19 615. 55	" 20 988. 55
zusammen	Fr. 309 449. 38	Fr. 318 523. 01

Beim Posten a) handelt es sich um die Fortsetzung der Renovationen im Innern des Gebäudes und Verbesserung der Heizeinrichtung; ferner um eine den heutigen Vorschriften entsprechende Neuinstallation der elektrischen Beleuchtungseinrichtung und Verstärkung der unzureichenden Hauptleitungen; zur Höhe der hierfür aufgewendeten Ausgaben sei bemerkt, daß das Gebäude 108 größere und kleinere Zimmer in den 3 Stockwerken und 354 Meter Korridore inkl. Parterre, sowie ein großes Treppenhaus und 2 Nebentreppen enthält. Die Arbeiten sind vollendet. Beim Posten b) sind ebenfalls Mehrausgaben zu verzeichnen, indem auch hier einige Erneuerungsarbeiten angezeigt waren. Die Ausgabe c) hängt mit dem Umbau und der Vergrößerung von bestehenden Gebäuden zusammen; der Posten d) endlich enthält die Restausgaben für die in der Kampagne 1907/08 erstellten provisorischen Getreide-Lagerschuppen (siehe Geschäftsbericht 1907, Seite 27 unten).

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

	1908	1907
Ausgaben	Fr. 159 976. 75	Fr. 128 212. 32
mehr	Fr. 31 764. 43	

Die Mehrausgaben kommen von einer teilweisen Erneuerung der Signalkabel und Verbesserung der Glockensignalwerke im Gotthardtunnel, ferner wie im vorhergehenden Betriebsjahr vom Ersatz teils eingegangener, teils gefehlwidrig gepflanzter Lebhäge durch Drahtklee-Einfriedigungen mit Steinsäulen her.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

	1908	1907
Ausgaben	Fr. 52 208. 15	Fr. 105 656. 43
weniger	Fr. 53 448. 28	

Die Minderkosten sind auf die äußerst günstigen Schneeverhältnisse der beiden Winterperioden am Anfang und Ende des Berichtsjahres zurückzuführen.

C. Sonstige Ausgaben.

	1908	1907
Ausgaben	Fr. 109 661. 16	Fr. 72 296. 43
mehr	Fr. 37 364. 73	

Die Mehrausgaben entfallen zum größten Teil auf den Unterhalt und die Ergänzung des Inventars, indem teils neue Ausstattungen angeschafft, teils größere Abgänge ersetzt werden mußten.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben, die den Betrag von Fr. 5 247 741. 92 erreichen, sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 104 369. 63 gestiegen. Hiervon fallen Fr. 72 436. 31 auf die Personalausgaben und Fr. 31 933. 32 auf die sonstigen Ausgaben. Die Erhöhung der Personalausgaben ist auf Vermehrung des Personals, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1907 infolge des großen Verkehrs stattgefunden hatte, deren Wirkung aber erst im Berichtsjahre zur vollen Geltung gelangte, zurückzuführen. Andererseits haben auch die Mehrkosten für Stellvertretung und Aushilfe infolge der vielen Erkrankungen beim Personal und die vermehrten Militärdienstleistungen zu der Erhöhung beigetragen.

Die gegenüber dem Vorjahre auf den sonstigen Ausgaben verzeichnete Mehrausgabe erscheint aus dem Grunde, weil pro 1907 von Kap. V. J. 7 (Baukonto) zu gunsten des Kap. III. B. 3 (Betriebsausgaben) eine Gutschrift im Betrage von Fr. 35 604. 86 für die in der Zeit vom 1. Januar 1894 bis 31. Dezember 1905 angeschafften Mobilien und Gerätschaften vorgenommen wurde.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1908	1907
A. Personalausgaben	Fr. 2 356 288. 75	Fr. 2 337 692. 87
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	" 3 679 366. 68	" 3 876 448. 92
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" 2 537 473. 29	" 1 992 911. 15
D. Sonstige Ausgaben	" 57 059. 69	" 60 113. 61
	<hr/>	<hr/>
zusammen	Fr. 8 630 188. 41	Fr. 8 267 166. 55
mehr	Fr. 363 021. 86 = 4,39 %.	

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1908	6 948 743	1 066 414 555
" " 1907	7 031 616	1 099 204 757
	<hr/>	<hr/>
Die Minderleistung gegenüber dem Vorjahre:	82 873 = 1,18 %	32 790 202 = 2,98 %.

A. Personalausgaben.

	1908	1907
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 55 575. 09	Fr. 25 195. 89
mehr	" 30 379. 20	

Diese Mehrausgabe erklärt sich in folgender Weise. Für Inanspruchnahme des Bureaus des Maschinenmeisters bei Beschaffung neuen Rollmaterials werden 3% der Baukosten dem Baukonto belastet und dem Betriebskonto gutgeschrieben. (Vergl. S. 16, oben.) Da diese Baukosten erheblich geringer sind als im Vorjahr, konnte auch nur ein bedeutend kleinerer Teil dieser Personalausgaben auf Baukonto übertragen werden. Der bezügliche Anteil ist unter den Ausgaben für Ergänzungs- und Neubauten verrechnet (s. Seite 18 unter Titel III).

2. Maschinenpersonal und Wagensvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1908	1907
	Fr. 112 386. 76	Fr. 105 768. 37
mehr	" 6 618. 39	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1908	1907
	Fr. 1 749 701. 07	Fr. 1 799 063. 69
weniger	" 49 362. 62	

c) Wagensvisiteure:

	1908	1907
	Fr. 106 133. 34	Fr. 109 642. 42
weniger	" 3 509. 08	

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

	1908	1907
	Fr. 332 492. 49	Fr. 298 022. 50
mehr „	34 469. 99	

Die Personal-Ausgaben unter Ziff. IV. A. 2 b und c sind kleiner infolge Abnahme der Fahrdienstleistungen, dagegen sind die Ausgaben unter Ziff. IV. A. 2 a und 3 größer wegen Vermehrung des Bureau-personals für die Vorstände der Maschinendepots und Vermehrung der Lokomotiv- und Wagenreiniger mit hinzugekommenen Lohnaufbesserungen.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1908	1907
	Fr. 3 432 869. 49	Fr. 3 613 697. 08
weniger „	180 827. 59	

b) Für Wagen:

	1908	1907
	Fr. 7 423. 13	Fr. 7 703. 83
weniger „	280. 70	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1908	1907
	Fr. 103 635. 66	Fr. 103 753. 53
weniger „	117. 87	

b) Für Wagen:

	1908	1907
	Fr. 9 313. 62	Fr. 8 962. 08
mehr „	351. 54	

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

	1908	1907
	Fr. 20 273. 83	Fr. 19 926. 53
mehr „	347. 30	

b) Für Wagen:

	1908	1907
	Fr. 52 953. 60	Fr. 58 693. 25
weniger „	5 739. 65	

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

a) Für Lokomotiven:

	1908	1907
	Fr. 47 245. 68	Fr. 57 993. 03
weniger „	10 747. 35	

b) Für Wagen:

	1908	1907
	Fr. 5 651. 67	Fr. 5 719. 59
weniger „	67. 92	

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

für die Lokomotiven	weniger Fr. 191 345. 51
„ „ Wagen	weniger „ 5 736. 73
	<hr/>
	zusammen weniger Fr. 197 082. 24

Diese Minderausgaben ergeben sich aus den verminderten Fahrdienstleistungen. Der Kohlenverbrauch per Bruttotonnenkilometer beträgt 0,112 Kg. und ist gleich dem Vorjahre geblieben.

Der Durchschnittspreis der Kohlen ist um 1,4 % höher; er betrug im Berichtsjahre Fr. 30. 45 per Tonne gegenüber Fr. 30. 03 des Vorjahres.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

	1908	1907
	Fr. 1 699 090. 21	Fr. 1 304 026. 80
mehr „	395 063. 41	

2. Personenwagen:

	1908	1907
	Fr. 445 637. 60	Fr. 359 517. 10
mehr „	86 120. 50	

3. Lastwagen:

	1908	1907
	Fr. 392 745. 48	Fr. 329 367. 25
mehr „	63 378. 23	

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Wagen sind im Berichtsjahre außerordentlich gestiegen; die Mehrausgaben hierfür betragen gegenüber dem Vorjahre zusammen Fr. 544 562. 14; sie ergeben sich infolge der in den letzten Jahren eingetretenen Rollmaterial-Vermehrung und der stärkeren Beanspruchung der Lokomotiven und Wagen bei dem im Vorjahre außerordentlich gestiegenen Zugverkehr, wodurch im Berichtsjahre erheblich mehr und größere Reparaturen am Rollmaterial gegen früher erforderlich wurden. Ferner haben zu diesen größeren Ausgaben die vorgenommene Ausmusterung von einer Lokomotive, von 6 Lokomotivesseln

und von 2 Güterwagen beigetragen, wogegen im Vorjahre nur 2 Lokomotivessel und 1 Güterwagen zur Ausmusterung kamen. Mit den diesbezüglichen Abschreibungssummen wird die Betriebsrechnung, Konto Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials belastet, wogegen die hierauf entfallenden Entnahmenbeträge aus dem Erneuerungsfonds nach gesetzlicher Vorschrift in der Gewinn- und Verlust Rechnung erscheinen.

Es wird diese Bemerkung hier angeführt, um zu erklären, daß, da eben die Ausmusterungen sich nicht von Jahr zu Jahr gleichbleiben, die Unterhaltungskosten des Rollmaterials erheblich schwanken können.

D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1908	1907
	Fr. 57 059. 69	Fr. 60 113. 61
weniger „	3 053. 92	

Der Unterhalt des Inventars erforderte gegenüber dem Vorjahre geringere Kosten, wodurch sich diese Minderausgabe ergibt.

V. Verschiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht- und Mietzinsen betragen:

	1908	1907
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 173 311. 21	Fr. 170 224. 88
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 983 547. 46	„ 1 007 928. 23
3. Für sonstige Objekte	„ 15 805. 87	„ 16 544. 22
	<u>Fr. 1 172 664. 54</u>	<u>Fr. 1 194 697. 33</u>

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des Rückganges des Wagenverkehrs aus Deutschland und Italien Fr. 24 380. 77 weniger ausgegeben als im vorhergehenden Jahre.

Auf Verlust an Hülfsgeschäften ergibt sich eine Ausgabe von Fr. 243. 10 für auf dem Materialkonto konstatierte Abgänge.

Gerichts- und Prozeßkosten Fr. 35 691. 39. In dieser Summe sind inbegriffen die bisher erlaufenen Ausgaben im Rückkaufsprozeß.

Feuerversicherungen. Im Bestand der Verträge betreffend die Versicherung der Hochbauten, des Mobiliars und der Getreidevorräte im Lagerhaus Brumen sind im Berichtsjahre keine Änderungen eingetreten.

An Entschädigungen für Tötung oder Verletzung von Personen sind im Jahre 1908 Fr. 142 787. 72 ausbezahlt worden gegen Fr. 153 173. 53 im Jahre 1907. Auf Grund des Haftpflichtübereinkommens vom 5. September 1885 haben wir an die Schweiz. Bundesbahnen Fr. 4 722. 49 (gegen Fr. 29 778. 90) geleistet. Die auf der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle haben mithin im Berichtsjahre eine Ausgabe von Fr. 138 065. 25 veranlaßt (1907: Fr. 123 394. 63).

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

1. Für das Unglück von Neuenstadt (2. September 1901)	Fr. 1 849. 26
2. „ „ „ „ Palézieux (21. November 1903)	„ 2 873. 21
	<u>zusammen Fr. 4 722. 47</u>

Seit dem Inkrafttreten der Versicherungsgemeinschaft, d. h. seit dem 1. Oktober 1885, hat die Gotthardbahn für diese insgesamt Fr. 423 944. 30 geleistet.

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisung oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	2
Bahnbedienstete	4	159
Drittpersonen	4	1
	8	162
Selbstmord	1	

Betreffend die Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 11. Mai ist der prov. Bremsler Kamin Josef von Wollerau bei Zug 509 von dem von ihm bedienten Schlußwagen gestürzt und getötet worden.

Am 23. Juni nachts 12.15 wurde der Portalwärter Filippi Gervasio von Madrano bei Kil. 85,534 im Gotthardtunnel tot aufgefunden. Filippi muß bei der Munde von einem Zuge überrascht und überfahren worden sein.

Am 27. Juli wurde der pensionierte Angestellte der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees Kaiser Josef von Hergiswil (Nidwalden) im Verchenbühlstunnel tot aufgefunden; er ist wahrscheinlich von Zug 120 überfahren worden.

Am 1. Oktober ist der bei Geleiseregularisationsarbeiten im Gotthardtunnel betätigt gewesene Vorarbeitergehilfe Walker Josef von Wassen, als er das rechte Geleise überschreiten wollte, von Zug 512 erfaßt, überfahren und sofort getötet worden.

Am 9. Dezember wurde die 74jährige schwerhörige und kurzsichtige Witwe Josefa Herger, geb. Traxel, von Erstfeld beim Überschreiten der Geleise, als sie den abgesperrten Privatwegübergang bei Kil. 39,153 passieren wollte, von der Lokomotive des Zuges 5 erfaßt und 12 Meter weit mitgeschleppt. Sie erlitt eine Schädelverletzung und blieb tot liegen.

Am 21. Dezember wurde der auf der Laderampe der Station Melide beschäftigte Arbeiter des Unternehmers Pizzigalli, Gandini Gandolo von Porlezza (Prov. Como), von der Vorspannlokomotive des Zuges 530 erfaßt und überfahren. Der Verunglückte erlag den erlittenen Verletzungen am 25. Dezember im Kantonspital Mendrisio.

Am 22. Dezember geriet der Streckenwärter Minelli Battista von Sorzino (Prov. Bergamo) auf der Station Robi-Tiesso beim Manöver unter einen ablaufenden Wagen und wurde sofort getötet.

Am 28. Dezember wurde die 77jährige Witwe Bonzio Domenica von Daro auf der Nordseite des Bahnhofes Bellinzona tot aufgefunden; die Verunglückte hat unberechtigterweise Bahnhofsgelände betreten und scheint dabei vom einfahrenden Zug 115 überfahren worden zu sein.

2. Hilfs- und Krankenkassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Mitgliederzahl ist von 2720 auf 2970, das Deckungskapital von Fr. 10 301 037.74 um Fr. 875,499.65, somit auf Fr. 11 176 537.39 gestiegen. Der Verlauf des Versicherungsgeschäftes, über den im übrigen die nachstehenden Tabellen näheren Aufschluß geben, war im Berichtsjahr ein normaler.

Wir erwähnten früher, daß die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetzlicher Vorschrift auf den 31. Dezember 1904 zu errichten war, rektifiziert mit einem Defizit von Fr. 46 261.69 abschloß, das wir Wert

31. Dezember 1906 mit Fr. 50 036. 65 deckten, daß aber diese Bilanz, die wir dem eidgen. Post- und Eisenbahndepartement vorgelegt hatten, die Genehmigung durch den Bundesrat als Aufsichtsbehörde noch nicht gefunden habe. Das Departement beanstandete,

- a) daß ein Diskont von 4% statt von 3¹/₂% angewendet werde, und
- b) daß an den Barwerten der Invalidenpensionen der Aktiven und der Pensionen für Witwen und Waisen von Aktiven Abstriche vorgenommen worden seien. Wir fügen hier bei, daß die Reduktion des erstern Barwertes 2% betrug und damit begründet war, daß von den jährlich der Hilfskasse überwiesenen Mitgliedern ein Teil zunächst nur unterstützt wird, wofür ein besonderer Ausgabenbarwert eingesetzt ist, so daß der Ausgabenposten für Invalidenpensionen dadurch etwas entlastet wird. Gestützt sodann auf eine tatsächlich festgestellte Untersterblichkeit der Aktiven von 24% ist auch der Barwert der Witwen- und Waisenpensionen der Aktiven gekürzt worden und zwar um 24%.
- c) Während aber das Departement mit Schreiben vom 2. Juli 1906 nur die Zulässigkeit dieser Abstriche bestritten hatte, ohne die das Defizit nach seiner Berechnung Fr. 1,687,540. 11 größer sein würde, nahm es mit Schreiben vom 13. Juni 1907 auf ein Gutachten der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen vom 23. März 1907 Bezug, worin weiterhin ausgeführt war, die Pensions- und Hilfskasse der letztern weise bei Anwendung der gleichen (Rihmschen) Invaliditätswahrscheinlichkeiten, wie sie auch der Bilanz unserer Hilfskasse zu Grunde liegen, eine Überinvalidisierung auf, die durchschnittlich 70% betrage. Es sei zu erwarten, daß bei der noch jungen Hilfskasse der Gotthardbahn die Invalidisierung denselben ungünstigen Verlauf nehmen werde, woraus sich allein schon ein Defizit von Fr. 5,280,000. — ergebe.

Auf der letztern Annahme, zusammen mit der Anwendung des Diskonts von 3¹/₂% beruht denn auch das Begehren um Abzug von Fr. 6,300,000. — von der Rückkaufschädigung, das, wie oben (S. 10) erwähnt, vom Bundesrat im Rückkaufsprozeß zur Deckung des Defizites der Hilfskasse geltend gemacht worden ist.

Bereits im vorjährigen Berichte haben wir angeführt, daß diese behördlichen Defizitfestsetzungen uns veranlaßten, die von unserm Experten, Herrn Mathematiker C. Rihm in Zürich, aufgestellte Bilanz einem weiteren Fachmann zur Prüfung vorzulegen. Der letzere, Herr Dr. Joh. Eggenberger in Zürich, erstattete uns sein Gutachten am 31. Juli 1908. Er kam darin zu den Schlüssen:

- ad a) Die Gotthardbahn könne mit Recht daran festhalten, daß der 4% ige Diskont nach ihrer Erfahrung und dem Charakter der Kasse als einer Hilfskasse mit obligatorischem Beitritt, die keine durch Konkurrenzrücksichten bedingte Dividendenpolitik zu verfolgen habe, angemessen sei.
- ad b) Dagegen sollten die an den Barwerten der Invalidenpensionen und der Witwen- und Waisenpensionen vorgenommenen Abstriche fallen gelassen werden, da sich ihre Grundlagen von Jahr zu Jahr veränderten. Das Plus, das sich dadurch in den Barwerten der Witwen- und Waisenrenten bilden würde, könnte als Sicherheitszuschlag angesehen werden. Für die Bilanz hätte das nach den Berechnungen des Experten zur Folge, daß sich über den bereits gedeckten Fehlbetrag von Fr. 46 261. 69 hinaus ein weiteres Defizit von Fr. 1 033 165. 75 ergeben würde.
- ad c) Was sodann die Behauptung der Überinvalidisierung von 70% betreffe, so sei die letztere bei der Pensionskasse der Bundesbahnen zwar nachgewiesen, aber sie reiche dort selbst in eine Zeit zurück, wo die Mitglieder noch relativ jung und in starker Zunahme begriffen waren. Bei der auf 1. Januar 1878 gegründeten Hilfskasse der Gotthardbahn dagegen betrage die Zahl der im Zeitraum 1891/1905 vorgekommenen Invaliditätsfälle 143, während nach der den Rechnungen zu Grunde gelegten Invaliditätstafel insgesamt 141 (rektifizierte Zahl) hätten vorkommen sollen. Das sei ein nur geringfügiger Unterschied und es gehe schon daraus hervor, das Schlüsse aus den Erfahrungen der Bundesbahnen nicht unbesehen auf die Hilfskasse der Gotthardbahn übertragen werden

dürften. Im Hinblick auf die statistischen Ergebnisse bei der Gotthardbahn sei das Begehren, daß hier die Barwerte der künftigen Invalidenpensionen um 70% zu erhöhen seien, nicht gerechtfertigt.

Dieses Gutachten brachten wir dem eidg. Post- und Eisenbahndepartement am 1. Oktober 1908 zur Kenntnis.

Wenn wir die Schlussätze des zweiten Experten zu den unsrigen machen wollten, so mußte auch das Vorhandensein eines Defizits im genannten Betrage angenommen werden. Das veranlaßte uns zu einer Revision der Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten vom 25. April 1899 zu schreiten, welche in § 28, Absatz 2, die Bestimmung enthalten, daß, sofern bei der Aufstellung der in Art. 3 des Bundesgesetzes betr. die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vorgesehenen technischen Bilanz sich ergeben sollte, daß die Kasse ein Defizit aufweise, die Beiträge der Mitglieder im Wege der Statutenrevision erhöht werden können. Wir haben unterm 13. November 1908 dem h. Bundesrat die Erhöhung der Mitgliederbeiträge von 4% auf 5% des versicherten Gehaltes beantragt, durch Einreichung eines Abänderungsvorschlages zu § 6, Abs. 1 der erwähnten Statuten. Der Bundesrat hat dem abgeänderten § 6, d. h. der Erhöhung der Mitgliederbeiträge von 4% auf 5%, unterm 31. Dezember 1908 die Genehmigung erteilt, unter einem Vorbehalt, der die Absicht betraf, die revidierten Statuten auf den 1. Januar 1905 rückwirkend zu erklären; dagegen ist die Anwendung des revidierten § 6, Absatz 1, vom 1. Januar 1909 an genehmigt worden.

Inzwischen hatte der h. Bundesrat über die unterm 23. Januar 1906 ihm unterbreitete versicherungstechnische Bilanz für die Hilfskasse der Beamten und Angestellten Beschluß gefaßt und uns unterm 5. November 1908 von folgender Entschliessung vom 3. November 1908 Kenntnis gegeben:

„Nach Einsicht eines Berichtes des Eisenbahndepartements wird antragsgemäß beschlossen:

„1. Die von der Direktion der Gotthardbahn mit Schreiben vom 23. Januar 1906 vorgelegte und nachträglich rektifizierte versicherungstechnische Bilanz für die Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten auf Ende 1904 wird gemäß den früheren Mitteilungen des Eisenbahndepartements an die Bahndirektion und den Erörterungen in der Konferenz vom 19. Februar 1908 über die Rückkaufentschädigung, insbesondere hinsichtlich des Barwertes der Invalidenrente und der Kapitalzinsberechnung zu 4%, als unzutreffend bezeichnet und das daherrige Defizit auf Fr. 6,300,000 angesetzt.

„2. Die Bahngesellschaft wird nach Art. 3, Absatz 2, des Hilfskassengesetzes, eingeladen, die Ergänzung des Deckungskapitals zu veranlassen.

„3. Sofern die Bahngesellschaft von dem in Art. 4 des genannten Gesetzes gegebenen Rechte Gebrauch macht, wird sie ersucht, die ihr zustehende Wahl eines Mitgliedes der Kommission von Sachverständigen zu treffen und dem Bundesrate mitzuteilen.

„4. Zur Ermöglichung einer abschließlichen Beurteilung des Standes der Pensions- und Hilfskasse auf den Zeitpunkt des Überganges der Unternehmung an den Bund wird die Bahnverwaltung, unter Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen, beauftragt, dem Bundesrat eine neue, auf Ende 1908 berechnete versicherungstechnische Bilanz vorzulegen.“

Gegen die Dispositive 1—2 dieses Beschlusses haben wir gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes betr. die Hilfskassen der Beamten und Angestellten vom 28. Juni 1889 Einspruch erhoben und diesen Einspruch haben wir auch auf den Bundesratsbeschluß ausgedehnt, mit dem gemäß Mitteilung des schweiz. Post- und Eisenbahndepartements vom 7. November 1908 die auf den 31. Dezember 1907 aufgestellte Bilanz der Hilfskasse behandelt worden ist und mit dem der Bundesrat, „entsprechend der berichtigten Deckungskapitalberechnung auf Ende 1907“ ein Defizit von Fr. 6 933 632. 30 und ein Deckungskapital von Fr. 17 234 665. 84 gefunden hatte. Mit dem Einspruch haben wir gleichzeitig die weitestgehenden Rechtsverwahrungen geltend gemacht.

Unser Einspruch hat zur Folge, daß der Bundesrat über die Streitfrage das Gutachten einer Kommission von 3 Sachverständigen einzuholen hat. Die Wahl eines Mitgliedes in die Kommission steht der Gotthardbahngesellschaft zu, die zwei andern Mitglieder werden vom schweiz. Bundesgericht bezeichnet. Unsere Wahl fiel auf Herrn Hofrat Dr. Guber, Professor der technischen Hochschule in Wien; das Bundesgericht hatte bis Ende 1908 die ihm zustehenden Wahlen noch nicht getroffen.

Auf Grundlage des Gutachtens dieser Kommission soll der h. Bundesrat die streitigen Fragen endgültig entscheiden (Bundesgesetz betr. die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889, Art. 4, Abs. 3). Es ist aber nicht zu verkennen, daß die Stellung des Bundesrates in dieser Angelegenheit eine nicht ganz einwandfreie ist, da es sich nicht allein um die Wahrung der Interessen der Versicherten handelt, sondern da auch die Interessen des Bundes als Rückkäufer durch die Streitfrage in Mitleidenschaft gezogen sind. Auf diese doppelte Stellung des Bundesrates bezog sich der bereits erwähnte Rechtsvorbehalt, mit dem wir, im Hinblick auf den bevorstehenden Rückkauf und die damit in Zusammenhang stehenden fiskalischen Interessen des Bundes erklärten, daß wir mit der gegen den Bundesratsbeschluß vom 3. November erhobenen Einsprache keineswegs anerkennen, daß die Streitfrage auf dem Wege des Administrativverfahrens (nach Maßgabe des Hilfskassengesetzes) endgültig erledigt werden könne (vgl. auch oben S. 13, Ziffer 3).

Im übrigen sind über die Formulierung der den drei Sachverständigen zu unterbreitenden Fragen noch Verhandlungen geführt worden, die aber am Ende des Berichtsjahres noch nicht zum Abschluß gelangt waren.

Durch den Bundesratsbeschluß vom 3. November 1908 ist uns auch die Beibringung einer neuen versicherungstechnischen Bilanz auf Ende des Jahres 1908 aufgegeben worden. Da wir eine solche Maßnahme schon vor dem Bundesratsbeschluß in Aussicht genommen und vorbereitet hatten, wird es uns möglich sein, der Verfügung des Bundesrates in verhältnismäßig kurzer Zeit nachzukommen.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückertatung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Zuvalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
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
1908	2720	328	16	1	42	19	2970

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres								Am Jahresende		
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte				Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte	
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Alterserschädigung	Gestorben	Total	durch Alterserschädigung	nach § 12 *)	Gestorben			Total
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
1908	12	346	8	65	—	9	—	—	9	—	—	10	10	11	401

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen 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. s. w.)	Total pro Jahr
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
1908	10 301 034. ⁷⁴	299 596. ³⁵	548 715. ²⁰	426 372. ⁶³	1 274 684. ¹⁸

†) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 50 036. 65.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalent-schädigungen	Total				
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. ³⁸	5 214 294. ⁷³
1901	63 854. ⁸⁰	91 049. ⁵⁵	—	154 904. ³⁵	6 744. ¹⁰	2 567. ⁵⁵	164 216.—	5 719 920. ⁵³
1902	79 921.—	96 253. ²⁷	5 000.—	181 174. ²⁷	4 529. ⁴⁰	2 770. ⁹⁰	188 474. ⁵⁷	6 263 999. ⁵⁸
1903	83 898. ⁴¹	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
1908	216 881. ⁷⁴	171 948. ⁶⁵	—	388 830. ³⁹	6 787. ⁷⁶	3 562. ⁸⁰	399 180. ⁹⁵	11 176 537. ⁹⁷

b) Krankenkassen für die Arbeiter.

Auch im Berichtsjahre war die Morbidität unter den bei den beiden Arbeiterkrankenkassen versicherten Arbeitern eine hohe (zu vergl. Tabellen). Eine ganz befriedigende Erklärung für diese Tatsache ist bis jetzt nicht gefunden worden. Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätten dienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter, die am Anfang des Jahres 1908 ein Vermögen von Fr. 60 291.45 aufgewiesen hatte, verzeigte bis Ende 1908 einen Ausgabenüberschuß von Fr. 14 794.55. Das Defizit ist durch eine Zuvendung von Fr. 5 000. — an die Kasse zu Lasten der Betriebsausgaben pro Dezember 1908 auf Fr. 9 754.55 herabgemindert worden. Für die Zukunft müßten die Beiträge der Mitglieder erhöht werden, wenn die Rechnungsergebnisse sich nicht günstiger gestalten sollten.

Der Krankheitsstag hat eine Ausgabe von Fr. 3.82 erfordert, gegen Fr. 3.96 im Jahre 1907.

Zur Bestreitung der Kosten der Krankenpflege und für die Ausrichtung von Barunterstützungen sind Fr. 106 659.05 verwendet worden, gegen Fr. 95 551.40 im Vorjahre.

Der Krankenkasse der Arbeiter beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst ist auch für das Berichtsjahr ein Beitrag aus der Betriebskasse in der Höhe von 70 % der Mitgliederbeiträge zugeführt worden. Diese Leistung der Gotthardbahngesellschaft ermöglichte außer der Bestreitung der Ausgaben der Kasse eine Vermögensvermehrung. Der Saldo der Rechnung am Jahresende ergibt Fr. 87 805.06 gegen Fr. 84 549.81 am 31. Dezember 1907.

Krankenpflege und die Leistung des Krankengeldes an die Mitglieder haben eine Ausgabe von Fr. 32 191.90 erfordert. Der Krankheitsstag hat Fr. 2.92 gekostet gegen Fr. 2.88 im Vorjahre.

Statistische Angaben über

1. die Krankenkasse der Tagelohnarbeiter beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätten dienst.

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	3,96
1908	50,35	72,80	65,40	23,33	24,95	24,56	11,74	18,15	16,06	0,67	3,15	3,82

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 (Morbiditätsziff.)				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	0,89	1,97	2,86
1907	49,38	42,86	50,31	46,61	13,84	21,28	26,12	21,70	6,83	9,12	13,14	10,11	0,90	1,98	2,88
1908	32,32	38,66	57,38	43,23	18,57	21,72	25,21	22,76	6,00	8,39	14,46	9,81	1,00	1,92	2,92

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 4024.12. Für Belohnungen wurden im gleichen Zeitraum demselben Fr. 220. — entnommen.

Der Titelbestand wurde um Fr. 5000. — erhöht und beträgt am Schlusse des Jahres nominell Fr. 115 000. — 3 1/2 % Obligationen der schweizer. Bundesbahnen, die mit Fr. 114 623.05 im Bestand erscheinen.

F. Hilfsdienste.

1. Werkstättebedienst.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 661 Mann
 „ 31. Dezember „ „ „ „ 755 „

Die größte Zahl am Monatsende war 765, die kleinste 683 Mann, und zwar:

Monteure, Schlosser und Gehülfen	291—248	Maler und Gehülfen	30—24
Dreher und Gehülfen	53—50	Sattler und Gehülfen	19—19
Kupferschmiede und Gehülfen	4—4	Hobler, Bohrer und Fräser	16—16
Kesselschmiede und Gehülfen	28—26	Handlangermeister	7—7
Spengler	2—2	Demontierer	11—11
Gießer und Gehülfen	6—5	Handlanger	155—142
Schmiede und Gehülfen	18—15	Nachtwächter und Ablöser	3—3
Zuschläger	16—14	Heizer	2—2
Schreiner und Gehülfen	50—46	Lehrlinge	53—44
Glaszer und Gehülfen	2—2		

Im ganzen gelangten 193 Lokomotiven, 944 Personen- und 2872 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 26 Lokomotiven, 53 Personen- und 67 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 25 Lokomotiven, 39 Personen- und 43 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 7 B- und 1 AB-Wagen, Umänderung der gewöhnlichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 215 Wagen und 9 Lokomotiven, Anfertigung von Materialien, wie Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Klomben 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 142 Mann
 „ 31. Dezember 154 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 141 bis 154 Mann.

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

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	37—51	18—19	15—17
Dreher	1—2	—	—
Kesselschmiede	1—2	—	—
Spengler	1	1	1
Schmiede	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	9—11	3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	17—20	8	15—16

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre	60 198,000 m ³ Gas
Die Vorräte betragen am 1. Januar 1908	328,000 " "
Total	60 526,000 m³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn	33 552,721	
" " freynder Verwaltungen	24 552,975	
		58 105,696 m ³ Gas
Gasverlust im Jahre 1908		2 058,804 " "
Gasvorrat am 1. Januar 1909		362,000 " "
Total wie oben		60 526,000 m³ Gas

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1908	1907
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	22	19
Archivariat	2	2
Bureau der Rechnungsrevision	9	8
Buchhaltungsbureau	7	7
Hauptkasse	8	8
Kommerzielles Bureau	17	17
Kommerzielle Agenten	—	1
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	52	51
Reklamationsbureau	8	8
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	5	5
Abwartpersonal	8	7
Übertrag	138	133

	<u>1908</u>	<u>1907</u>
Übertrag	138	133
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	72	61
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	67	72
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	17	17
	<u>302</u>	<u>291</u>

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Zentralbureau	28	27
Bahningeniure und deren Bureau	19	18
Bahnmeister und Aufseher	32	31
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfe	48	47
Streckenwärter	146	147
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	245	203
Barrierenwärterinnen	127	122
Verschiedene Angestellte	21	21
Arbeiter im Taglohn	743	640
	<u>1409</u>	<u>1256</u>

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	24	23
Wagenkontrolle	14	13
Betriebsinspektion	2	2
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetdrucker	1	1
Bahnhofvorstände	8	8
Stationsvorstände	36	36
Souschefs	38	37
Stationsgehülfe	127	125
Einnehmer	19	17
Gepäckexpedienten	14	14
Ambulante Stellvertreter	21	22
Telegraphisten	31	31
Wagenkontrolleure	42	42
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)	5	6
Güterexpeditionsgehülfe	86	82
Übertrag	<u>480 1711</u>	<u>471 1547</u>

	1908	1907
Übertrag	480 1711	471 1547
Güterchaffner	32	32
Rangiermeister	29	29
Rangiermeister-Gehülfen	6	6
Portiers	13	13
Volontäre	60	63
Stationswärter	202	193
Rangiervorarbeiter, definitiv	13	13
Gütervorarbeiter, "	28	26
Manövriften, "	117	76
Stationsarbeiter, "	131	81
" mit Taglohn 358, mit Monatslohn 57	417	476
Beleuchtungswärter	7	5
Ober-Zugführer	2	3
Zugführer	113	113
Kondukteure	168	168
Schlafwagenbediener	3	3
Bremsen	282	290
	2103	2061

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	25	23
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 1 prov. Bureaugehülfe, 4 Ausläufer und 1 Wartefrau), 1 Badewärter u. 2 Badewärterinnen	39	36
Lokomotivführer	190	174
Lokomotivheizer	216	193
Lokomotivheizer, provisorisch	90 *)	83 *)
Putzmeister und Vorarbeiter des Fahrdienstes	5	4
Lokomotivputzer	157	147
Lampisten	5	5
Wagenauffseher	1	1
Wagenvisiteure	32	28
Wagenvisiteure, provisorisch	3	7
Putzmeister für den Wagendienst	1	—
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	67	57
Auffseher für die elektr. Zugbeleuchtung	1	1
	832	759

5. Werkstätdienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer)	15	15
Werkführer (4) und Werkführergehülfen (5)	9	9
Vorarbeiter	13	14
Übertrag	37 4646	38 4367

*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivputzern und Werkstättearbeitern eingerechnet.

	1908	1907
Übertrag	37 4646	38 4367
Monteurs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Friseur, Demontierer und Dampfmaschinenheizer . . .	512	443
Handlanger und Nachtwächter (4), Handlangermeister (7) . .	162	148
Lehrlinge	51	41
In den Werkstätten der Maschinendepots.		
Werkführergehilfen	1	1
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	86	76
Handlanger	43	40
Lehrlinge	14	14
	910	805
6. Gasanstalt.		
Gasmeister	1	1
Gasmeistergehilfen	1	—
Gasarbeiter	6	6
	8	7
Total	5564	5179

Rekapitulation.

	1908	1907
Zahl der Betriebsbeamten	3284, per Bahnkilometer 11,90	2969, per Bahnkilometer 10,75
Zahl der Arbeiter im Taglohn	2280, " " 8,26	2210, " " 8,01
Total	5564, per Bahnkilometer 20,16	5179, per Bahnkilometer 18,76

III. Finanzwesen.

Der Rückgang der Betriebseinnahmen im abgelaufenen Jahre hat natürlich zur Folge gehabt, daß uns geringere Geldmittel zur Verfügung standen als im Vorjahre und diese denn auch nicht hinreichten, um daraus neben den ordentlichen Ausgaben und der Verzinsung der Obligationenschuld samt Amortisation noch die Bedürfnisse für Neuanschaffungen und Bauzwecke zu bestreiten, die sich allein auf zirka 3 Millionen beliefen. Da andererseits die Begebung weiterer Obligationen unseres 3½ % Anleihe bei den bestehenden Marktverhältnissen keine Konvenienz bot, sahen wir uns genötigt, den erforderlichen Ersatz durch anderweitige Verpflichtung auf kurze Frist zu beschaffen.

Zahresbilanz.

Das Aktien- und Subventionskapital, das unverändert geblieben ist, gibt zu keinen Bemerkungen Anlaß. Mit Bezug auf das Obligationenkapital ist einzig zu erwähnen, daß dasselbe um die diesjährige Tilgungsquote von Fr. 480 000. — auf Fr. 117 090 000. — vermindert worden ist.