Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 37 (1908)

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: 25.11.2025

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

Für das zweite Geleise über den Monte Cenere wurden die Terrainausnahmen gemacht. Da aber hier zunächst zu prüfen und zu entscheiden ist, ob ein allfälliges zweites Geleise zwischen Giubiasco und Taverne 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 musse die Ausarbeitung des Projektes auf die Strecke Taverne-Lugano beschränkt.

Die Ausgaben für biese Borarbeiten figurieren mit Fr. 78 663. 28 in den Aftiven der Jahresbilanz unter dem Titel "Berwendungen auf unvollendete Objekte" (s. die Jahresbilanz).

II. Bahnbetrieb.

A. Zarifmağregeln.

1. 3m Berfonen: und Gepadvertehr tamen 24 Tarife und 11 Tarifnachtrage gur Ginführung.

Einschließlich ber vom letzten Jahr her unerledigt gebliebenen 24 Fälle kamen im Berichtsjahre 1782 Fahrgelbreklamationen zur Erledigung, von benen 134 abgewiesen wurden, während in 1648 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 22882.27 zurückbezahlt wurde. 26 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. 3m Guter- und Biehverkehr murben im Berichtsjahre 29 Tarife und 87 Tarifnachtrage eingeführt.

Zu ben auf 1. Januar 1908 pendent gebliebenen 652 Frachtreklamationen murben 4600 erledigt, so baß 1091 auf bas Jahr 1909 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Büge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat porschriftsgemäß am 1. Mai in Rraft.

Seit bemselben 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 absahrenden Expreßzuges 62/118 für die Zeit vom 1. Juni dis 30. September, wie seit Jahren, Expreßzug 304/218 Mailand-Goldau wieder eingesührt, der 7.35 vorm. von Mailand abging und 1.25 nachm. in Goldau eintraf, um daselbst direkte Fortsetzung nach Zürich zu sinden.

Die hauptfächlichen Neuerungen, die ber Sommerfahrplan mit sich gebracht hat, find folgende:

- 1. Die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Kom 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-Verlin abgehenden Saison-Erpreßzug 304/218 fand;
- 2. Die direkte Fortsetzung des Nachtschnellzuges 127 Luzern-Chiasso nach Bologna, Florenz, Kom und Neapel durch die neu eingeführten Schnellzüge 21 Mailand-Kom und 111 Kom-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 Kom um 3 Stunden 50 Minuten und nach Neapel um 7 Stunden 5 Minuten abgekürzt worden.
- 3. Die Einlage eines neuen Personenzuges 65 Bellinzona-Luino und eines neuen Personenzuges 72 Luino-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 ben über Gallarate nach Mailand sahrenden 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 ben 1. Oktober, an bem ber Wintersahrplan 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-Goldau und 556 Goldau-Zug, endlich der Sommersaison-Zug 304/118 auf der Strecke Mailand-Goldau sistert. 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 mit einem Wagen III. Klasse ausgerüstet.

Mis wesentliche Neuerungen, die mit dem Winterfahrplan zur Ginführung kamen, find zu verzeichnen:

- 1. Die Übertragung ber Berbindung zwischen Rom und Stuttgart-Berlin über Zürich, die im Sommer durch Zug 26 Rom-Mailand und Zug 304/218 Mailand-Goldau vermittelt worden ist, mit Beginn vom 3. November ab auf Zug 62/118 Mailand-Luzern-Basel-(Zürich). Zu diesem Zwecke mußte die Ankunst des Zuges 26 Rom-Mailand in Mailand auf 7.00 vorm. und die Absahrt des Zuges 62/118 in Mailand, die bis dahin 7.10 vorm. erfolgte, auf 7.25 vorm. sesstgeseht, gleichzeitig aber auch die Ausenthaltszeit des letztern Zuges in Chiasso von 20 auf 15 Minuten herabgeseht und die zollamtliche Absertigung der Reisenden im Zug während der Fahrt von Chiasso nach Lugano bezw. Bellinzona angeordnet werden. Insolge dieser Neuerung wird nicht nur die Route über Zürich, sondern auch die Route über Basel aus dem auf den 1. Juni neu eingeführten Schnelzug 26 Rom-Mailand Vorteile ziehen;
- 2. Die Einführung ber Lloyd Expreßzüge 487 Altona-Genua und 488 Genua-Altona auf ben 16. Oktober, burch die eine erstklassige tägliche Verbindung zwischen den beiden größten deutschen Häfen Hamburg und Bremen und dem Mittelmeerhasen Genua hergestellt worden ist. Die Lloyd Expreßzüge befördern als Luxuszüge, die aus Wagen der internationalen Schlaswagengesellschaft zusammengesetzt sind, nur Reisende I. Klasse, die außer dem Fahrbillet I. Klasse noch eine Zuschlagstare zu zahlen haben.

Diese Büge werben nach folgenbem Fahrplan gefahren :

mi th tuna	Orltong - Chans	
or ruj rung	Altona = Geni	u.
, , ,		

Richtung Genna = 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	"	Chiaffo	"	6.10	"
	Münster i./W.	"	11.14	"	Lugano	,,	6.46	"
	Düsseldorf	,,	1.26	nachin.	Bellinzona	,,	7.28	"
	Röln	"	2.13	"	Luzern	"	11, 21	"
	Wiesbaben	"	5.14	"	Basel	"	1.25	porm.
	Mainz	"	5.30	"	Straßburg	an	3.14	"
	Straßburg	"	8.20	"	Mainz	"	6.11	"
	Basel	.,,	10.20	"	Wiesbaden	"	6.27	"
4	Luzern	"	12.20	vorm.	Röln	"	9.23	"
	Bellinzona	an	4.24	" "	Düsselborf	"	10.05	<i>n</i> .
	Lugano	"	5.16	"	Münster i./W.	"	12.08	nachm.
	Chiaffo	"	5. 50,	"	Osnabrück	,,	12.51	"
	Como	"	6.11	"	Bremen	"	2.29	,,
	Mailand	"	7.10	,,	Hamburg	"	4.08	<i>r</i> :
	Genua	"	10.55	"	Altona	"	4.26	"

Im übrigen ist mit Bezug auf ben Fahrplan noch zu erwähnen, daß auch dieses Jahr für den Transport ber italienischen und tessinischen Arbeiter anläßlich ihrer Auswanderung im Frühjahr und ihrer Heimelben 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.	Einnah	men un	d St	atistik	de s	Berteh	r s.
----	--------	--------	------	---------	------	--------	------

A. Ginnahmen aus bem	(276	. 90 8		2			190' Rilo	7 meter)	186 9	einna	•	Minde einnahr r 1907	
Gisenbahntransport.	Fr.	Ets.	Proz	ente		Fr.	Cts	. Pro	zente	Fr.	©t9	Fr.	Cts.
I. Personentransport	10 872 158	65	38,68	37,27	10	641 48	34 05	36,24	34,84	230	724 60		-
II. Gepäck=, Tier= u. Güter= transport (inkl. Nebenge= bühren):	4.				>			*					
a. Gepäck	988 170	48	3,52	3,39		952 49	6 38	3,24	3,12	35	674 10	_	_
b. Tiere	11		. 1			363 20	8 07		900	_		28 837	58
c. Güter aller Art						407 04	156	59,28	56,99	_	_	1494792	79
Total	28 106 948	39	100		29	364 18	80 06	100		_	-	1 257 231	67
B. Einnahmen aus ver=	1 060 047	00		9		100.41	004		9			117 571	loc
schiedenen Quellen .	1 062 847	98		3,64	1	180 41	904		3,86			117 571	06
Totaleinnahmen	29 169 796	37		100	30	544 59	9 10	,	100	,		1374802	73
	25												

Die Betriebslänge betrug in ber Berichtsperiode wie im Borjahre 276 Rilometer.

Während der Gesamtverkehr und die Gesamttransporteinnahmen einer langen Reihe von Berichtsperioden — eine kleine Unterdrechung im Jahre 1901 abgerechnet — eine stete Zunahme aufzuweisen hatten, haben die Gesamteinnahmen aus dem Gisendahntransport des Berichtsjahres diejenigen des Vorjahres nicht erreicht. Die Erträgnisse des Personens und Gepäcktransportes sind zwar um Fr. 266 398. 70 gestiegen; dagegen haben diejenigen aus dem Tiers 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 bem Jahre 1891 ftellen fich bie Transporteinnahmen wie folgt:

Zahr	Transporteinnahmen	Mehr oder weniger als im Vorjahre	Jahr	Transporteinnahmen	Mehr oder weniger als im Borjahre
	Fr.	Fr. 0/0		Fr.	Fr. 0/0
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36 $+$ 2,2	1900	20 135 291. 95	+ 773 380. 18 $+$ 3,99
1892	13 851 411. 09	+ 859 008. 79 $+$ 6,6	1901	19 771 906. 08	-363385.87 - 1,80
1893	14 313 098. 96	+ 461 687. 87 $+$ 3,3	1902	20 386 812.86	+ 614 906. 78 $+$ 3,11
1894	15 501 530. 68	$ +1\ 188\ 431.\ 72 +8,3$	1903	22 167 542, 03	+1780729.17 + 8,73
1895	15 727 516. 16	+ 225985.48 + 1,4	1904	22 600 641.84	+ 433 099. 81 $+$ 1,95
1896	16 285 908. 28	+ 558 392. 12 $+$ 3,5	1905	24 392 651. 91	+1792010.07 + 7,93
1897	17 084 247.31	+ 798 339. 03 $ +$ 4,9	1906	27 390 809. 13	+2998157.22 + 12,29
1898	17 741 324. 76	+ 657077.45 + 3.88	1907	29 364 180.06	+1973370.93 +7,20
1899	19 361 911. 77	+1620587.01 +9,15	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
"	Zugskilometer	•			,	6.35	"	6. 59
"	Tag		•	•	" .	76 794. 94	"	80 449.81

In ben vier Monaten Januar, Februar, Mai und September haben die Einnahmen zugenommen, in ben acht übrigen Monaten bagegen abgenommen. Der Monat April weist mit Fr. 2723 501.40 die größte, der Wonat Januar mit Fr. 1810 929.95 die kleinste Einnahme auf. Die durchschnittliche Monatseinnahme beträgt Fr. 2342 245.69 gegen Fr. 2447 015. — im Vorjahre.

In Übereinstimmung mit bem bisherigen Berfahren sind die verschiebenen weiteren Resultate der Statistik bes Berkehrs und der Einnahmen in den dem Berichte am Schlusse beigegebenen 8 Tabellen (Nr. 1—8) zusammengestellt. In Betreff der einzelnen Berkehrskategorien 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 Hinz und Rückschlichten II. und III. Klasse und Rückschlichten II. und III. Klasse. Dagegen haben die Fahrten mit Hinz und Rückschlichten I. Klasse und mit zusammenstellbaren Fahrscheinhesten 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 gehoden. Die von jedem Reisenden im Durchschnitt besahrene Distanz beträgt 48,51 gegen 49,58 Kilometer im Borjahre. Im Verhältnis der Benützung der drei Wagenklassen ergibt sich bei der I. Klasse eine weitere Abnahme von 0,71 %, dei der II. Klasse eine Zunahme von 0,26 % wind bei der III. Klasse eine Zunahme von 0,45 %. Es sind Reisende befördert worden:

1908

1907

in ber	I. Klasse 11	1993 = 2,90	/o 133 959 =	$= 3,61 ^{0}/_{0}$
" "	II. " 77	9347 = 20,19	/o 738 583 =	$= 19,98 ^{0}/_{0}$
" " I	II. " 2 96	8869 = 76,91	/o 2 833 287 =	$= 76,46 ^{\circ}/_{\circ}$
Personenkilometer		1908	40.000 70.0	1907
bie I. K	10.5	$746 = 6,29 ^{\circ}/_{\circ}$		$4 = 7,28 {}^{0}/_{0}$
" II.	56 244 2	$282 = 30,04 ^{\circ}/_{\circ}$	51 659 117	$7 = 28_{,11} ^{0}/_{0}$
" III.	119 236 9	$252 = 63,67 ^{\circ}/_{\circ}$	118 711 435	$6 = 64,61 ^{\circ}/_{\circ}$
Jeder Reisende ha	t bennach burchschnittl	ich befahren:	1908	1907
	t bennach burchschnittl I. Klasse		1908 105,18 Km.	1907 99,80 Rm.
in ber	I. Rlasse		105,18 Rm.	99,80 Am.
in ber	I. Klasse II. " III. "		105,18 Km. 72,17 "	99,80 Rm. 69,94 "
in ber " " " " " "	I. Klasse II. " III. "		105,18 Mm. 72,17 " 40,16 "	99,80 Rm. 69,94 " 41,90 "

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

					190	8			1		1	907		
die	I. R	laffe	Fr.	1 392	237	=	12,80	$^{0}/_{0}$		Fr.	162858	=	15,30	⁰ /o
,,	н.	"	"	4 202	814	=	38,66	0/0		"	3 777 46	1 =	35,50	$^{0}/_{0}$
,,	III.	"	, ,,	5 277	108	=	48,54	$^{\rm o}/_{\rm o}$,,	5 235 38	7 =	49,20	$^{\rm o}/_{\rm o}$

Alls Kahrtare hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1908	1907
in ber	I. Rlaffe	Fr. 12.43	Fr. 12.16
, ,	II. "	" 5.39	" 5. 11
,, ,,	III. "	" 1.78	" 1.85

Die Ginnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Cts. 5,81 Cts. 5,79.

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

2. Bepädtransport.

Die Gesamtzahl ber beförderten Tonnen ift 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 Gepäcktransport hat um Fr. $35\,674.\,10\,=\,3_{,75}\,^{\,0}/_{\!0}$ 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 Aussall 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 Nindern von Norden nach Süden nur teilweise ausgeglichen werden können.

4. Bütertransport.

Der Güterverkehr bes Berichtsjahres hat benjenigen bes Vorjahres nicht erreicht. Das war zu erwarten und im Bübget auch vorgesehen, weil das Vorjahr gegenüber dem Jahre 1906 hinsichtlich der Zahl der Tonnenskilometer die ganz außerordentliche Zunahme von 21,55% oaufgewiesen hatte und die eingetretene wirtschaftliche Depression überdies eine Abnahme voraussehen ließ. In runden Zissern 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 die den Eisenbahnsahrseungen 15 000 Tonnen. Ungefähr die Hälle der ständigen Transportartikel hat Mehrgewichte auszuweisen, 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 Lebenss und Genußmittel mit 442 939 Tonnen = 27,92% in der ersten Linie, die metallurgischen Produste mit 370 022 Tonnen = 23,52% in der zweiten Linie und die Vernnmaterialien mit 204 241 Tonnen = 12,87% in der driften Linie. Auf die vier Haupttarisstalssen fallen:

			1908		*	1907		
Eilgüter		53 905 To	nnen =	$3,40^{-0}/0$	56 330	Tonnen	=	$3_{,24}^{0}/_{0}$
Stuckgüter	· ·	71 053	" =	4,48 0/0	$68\ 950$	"	=	3,97 0/0
Gewöhnliche Wagenlabungsgüte	r	344 987	, =	$21,74^{-0}/o$	360782	"	=	20,76 0/0
Ausnahmetarifgüter		1 116 507	<i>"</i> =	70,38 º/o	$1\ 251\ 152$	"	=	72,03 0/0

Die Hauptverkehre find wie folgt beteiligt :

		1908	1907
Schweiz—Italien		123 261 To nnen	113 790 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl	in Brunnen reexpediertes		
	Getreibe)	323 454 "	331 914 "
Deutschland, Belgien,	Holland, England und		
	Frankreich—Italien	597 051 "	676 695 "
Italien-Deutschland,	Belgien, Holland und	* 1	
	England	117 565 "	166 644 "

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

Der Berkehr mit bem hafenplat Genua beziffert fich auf 158 466 Connen, wovon beforbert murben:

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

Der Ertrag aus bem Gütertransport ist von Fr. 17407041.56 auf Fr. 15912248.77 ober um Fr. 1494792.79 = 8,59 °/0 zurückgegangen. Die Einnahme per Kilometer beträgt Fr. 57653.07 gegen Fr. 63068.99 im Vorjahre. Das Einnahmenbetreffnis per Tonnenkilometer hat sich bagegen von 6,47 Cts. auf 6,61 Cts. gehoben.

Die Betriebseinnahmen aus verschiebenen Quellen stellen fich gegenüber benjenigen bes Jahres 1907 wie folgt:

Suyer Tool less		9.	*					1908	1907
Pacht= und Mietzinsen .		•				•	Fr.	1 048 149. 14	Fr. 1 163 227. 92
Ertrag von Sulfsgeschäften	•					•	"	6 385. 14	_" 8 533, 42
Sonstige Einnahmen .	•	•		•	•		"	8 313.70	, 8 657. 70
							Fr.	1 062 847. 98	Fr. 1 180 419.04

Diese Einnahmen bleiben gegenüber bem Vorjahre um Fr. 117 571. 06 zurud, namentlich aus bem Grunde, weil ber Vertrag mit den italienischen Staatsbahnen betreffend die Miete von G.-B.-Wagen für den Getreides transport ab Genua am 31. März 1908 aufgehoben wurde. (Bergl. unsern letzten Bericht S. 22.)

D. Ausgaben und Statistif des Betriebes.

ર્ી ૫ કે g a b e n.	1908 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	1907 Betriebene Bahnlänge 276 Km.	Mehr- ausgabe gegenüber	Minders ausgabe 1907.	
	Fr. Ct. °/0	Fr. Ct. %	Fr. Ct.	Fr. Ct.	
I. Für die AUgemeine 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. " ben Stations=, Expeditions=					
und Zugsdienst	$5\ 247\ 741\ 92\ 24{32}$	5 143 372 29 25.46	104 369 63	_ -	
IV. " ben 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	$\frac{1}{1}$ 376 193 04		
				-	

										1908		1907
Die	Ausgabe	beträgt	per	Bahnkilometer .					Fr.	78 182. 63	Fr.	73 196. 42
"	"	//	"	Zugskilometer .				•	"	4.8761	"	4.5353
"	"	"	"	Nutilometer .	•		•		"	3.7890	"	3.4521
"	"	"	"	Wagenachsenkilometer			•		"	0.1468	"	0.1327
"	"	"	,,	Bruttotonnenkilometer					"	0.0205	"	0.0187
"	,,	"	in	Prozenten ber Betriebse	inn	ahn	nen			73.98		66.14
,,	,,	.,	"	" " Transport	einn	ahı	nen			76.77		68.80

1. Allgemeine Berwaltung.

Die Ausgaben für bie allgemeine Berwaltung betragen:

		1908	1907
A. Personalausgaben	٠.	Fr. 650 578.45	Fr. 619 281. 79
B. Sonftige Ausgaben		" 105 324. 61	"
		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 Borjahre zurückgeblieben sind. Erstere Mehrkosten wurden verursacht zum Teil durch Einholung verschiedener Gutachten betreffend die Berstaatlichung der Gotthardbahn, andrerseits stehen sie mit den Besoldungserhöhungen im Zusammenhang.

Dagegen wurden im Jahre 1907 für die Erneuerung der Couponsbogen für das $3^1/2^0/0$ Anleihen vom 1. April 1895 Fr. $26\,850$. — verausgabt, welche Summe annähernd die Minderausgabe pro 1908 ausmacht.

II. Aufficht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für biesen Teil bes Betriebes betrugen:

		1908	1907
A. Personalausgaben .		Fr. 1 395 089. 89	Fr. 1 376 248. 66
B. Unterhalt und Erneuerung	g ber Bahn=		
anlagen	•	" 3 213 993 . 04	" 2 223 788. 64
C. Sonftige Ausgaben .		,, 109 661.16	72 296. 43
	zusammen	Fr. 4718744.09	Fr. 3 672 333, 73
	mehr	Fr. 1 046 410. 36	

über biese bedeutenden Mehrausgaben gegenüber dem Betriebsjahre 1907 berichten wir folgendes:

A. Berfonalansgaben.

Mehrausgabe: Fr. 18841. 23.

Diese Mehrausgabe wurde hervorgerufen burch die auf Fr. 28 741. 61 sich belaufenden Mehrkosten für die spezielle Bahnbewachung (Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter), namentlich durch Mehrauswand sir 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 ber Bahnanlagen.

		Es mur	ben 1	hierfür aufg	emenbet:	x										
				,,								1908		19	07	
1.	Fü	r Unterhalt	des	Bahntörper	3, inkl. Nebe	nanlager	ı ıı. (Schw	eUenbett	ung	Fr.	590 499. 19	Fr.	. 325	747. 5	39
2.	"	Unterhalt	und	Erneuerun	g des Oberl	aues sa	mt	Mate	rialfoste	n.	,, 9	2 101 859.57	"	1 345	649.4	19
3.	"	Unterhalt	der	Hochbauten	der Station	ien und	ber	Stre	ecte.	•	"	309 449. 38	3 "	318	523. ()1
4.	"	Unterhalt	ber	Telegrapher	ileitungen, C	Signale	unb	Ginf	riedigun	gen	,,,	159 976. 75	,	128	212. 8	32
5.	"	Räumung	ber	Bahn von	Schnee und	Eis	•		•		,,	52 208. 15) "	105	656.4	13
									zusamm	ıen	Fr.	3 213 993. 04	Fr.	2 223	788. 6	34
													-			

mehr

Fr.

990 204. 40

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 Krampen der Geleise, sowie durch Berwitterung und sonstige Zerstörung auf ein gewisses Maß geschwunden ist; dieser Zustand war nun auf längeren Strecken und namentlich auch im Gotthardtunnel eingetreten. Eine weitere Beranlassung 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 dis zum Momente der ganzen ober teilweisen Oberbauerneuerung sich aus leicht begreislichen Fründen empsiehlt.

Endlich tonnen wir nicht unerwähnt laffen, baß bie Bunbesaufsichtsbehorbe im Sinblick auf ben nahe bevorftebenben übergang ber Gottharbbahn an ben Bund burch ihre Organe besonbers ftrenge und genaue Erbebungen

vornehmen ließ, um alle Stellen aussindig zu machen, welche nach ihrer Auffassung etwa noch Arbeiten zur Hersstellung 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 ber Unterhalt ber Damm- und Ginschnittsböschungen, die Entwässerung nasser Stellen ber Tunnel und die Erneuerungen des Brückenbelages Mehrausgaben gegenüber 1907 verursacht.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues (Geleise, Weichen, Orehscheiben, Schiebes bühnen usw.). Hierfür wurden im Bergleich zu den Ausgaben des Vorjahres im Berichtsjahre aufgewendet:

			1908		1907
1.	Für bas zum gewöhnlichen Unterhalt und zu Erneuerungen			2 × 2	
	verwendete Material	Fr.	1 735 735. 57	Fr.	1 016 246.61
	abzüglich: Erlös aus bem gewonnenen Altmaterial und			1.	
	Rudgabe 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 Afforde, Löhne und Reparaturen (Handwerker und				
	Werkstätte)	"	691 812. 85	511	502 972. 28
	zusammen	Fr.	2 101 859.57	Fr.	1 345 649. 49
	und mehr	Fr.	756 210. 08		. F F
		-			

Wir haben bereits im vorjährigen Geschäfsberichte an gleicher Stelle barauf hingewiesen, daß die größere Inanspruchnahme der Geleise durch die vermehrten Zugsleistungen 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 ber Geleisebettung hat das Eisenbahnbepartement auch bezüglich der Geleise selbst spezielle Aufnahmen über beren Zustand machen lassen und die Erneuerung und Instandstellung berselben in großer Ausbehnung verlangt; was uns nach Prüfung dieser Berlangen notwendig erschien, wurde zum größten Teil im Berichtsjahre durchgeführt; ein kleinerer Rest erübrigt noch für die Zeit dis zum Übergang unserer Bahn an den Bund.

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

Bon biefen Geleiseumbauten fommen :

ZUII I	otelett 6	bereilem.	nvau	ten tommen:							
		aı	ıf T	otalerneuerungen	$25\ 812$	m	(1907:	16 619	m)		
		,,	, ල	dwellenerneuerungen	956	,,	(1907:	562	m)	-	
		,	ි	chienenerneuerungen	14 558	"	(1907:	$9\ 204$	m)		
Im ei	inzelnen	betrafe	n sie	folgende Strecken:		/	w				
a) To	talerneu	erungen	non	Geleisen in langen	Tunneli	n :					
im	linken	Geleise.	bes	Leggisteintunnels .	•						108 m
,,	n n	"	"	Gotthardtunnels .			•		•	•	 1487 "
. ,,	rechten	,, ,	"	,, .	• 4					•	516 "
.11	linken	"	"	Pratotunnels .			•				418 "
"	rechten	,,	"	Pianotonbotunnels	× •.						 207 "
											2 736 m

b) Totalerneuerungen von Geleisen in offenen Strecken und kurzen Tunneln:	3
im linken Geleise zwischen Golbau und Brunnen	. 904 m
" rechten " " " " " "	. 2439 "
in der eingeleisigen Strecke Brunnen—Flüelen	. 459 "
im linken Geleise zwischen Erstelb und Göschenen	. 3862 "
"rechten " " " " " "	. 1826 "
" linken " " Airolo und Biasca	. 5 219 "
vachtan	. 1987 "
finfan Miggas uns Maffinana	. 128 "
" rechten " " " Stasca und Beatingona	. 816 "
in der eingeleisigen Strecke zwischen Giubiasco und Rivera (Nordrampe der Monte Cener	
Linie)	. 5 270 "
in der eingeleisigen Strecke zwischen Mendrisio und Balerna	. 166 "
m est emgestiligen estent heripin attentitie and eartena	23 076 m
	25 010 III
c) Erneuerung ber Holzschwellen, bezw. Erfat ber Gifenschwellen burch Holzschwellen in I	
c) Strickerung bet Songlobenen, bezin. String bet Stringibenen butto Songlobenen in L	umem.
im rechten Geleise bes Bristentunnels I	. 46 m
" " " " Gottharbtunnels	. 84 "
" " " " Daziotunnels	. 377 "
" linken " " "	. 392 "
" rechten " " Pratotunnels	. 57 "
	956 m
	= 4
d) Erneuerung ber Schienen in langen Tunneln mit teilweifer Erneuerung ber Holzschwel	len:
in single Sister Charles Storm	
im eingeleisigen Stutzecktunnel	. 993 m
" " Arenberg-Tunnel	. 993 m . 332 "
" " Arenberg-Tunnel	. 993 m . 332 " . 334 "
" " Urenberg-Tunnel	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 "
" " Arenberg-Tunnel	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 " . 4 672 "
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 334 " 120 " 4 672 " 1 215 "
" " Urenberg-Tunnel	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 " . 4 672 "
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m
# # Arenberg-Tunnel	993 m 332 " 334 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m Bermehrung ber
" " Urenberg-Tunnel	993 m 332 " 334 " 120 " 4 672 " 1 215 " 7 666 m bermehrung ber 592 m 204 "
" " Arenberg-Tunnel	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 " . 4 672 " . 1 215 " 7 666 m Sermehrung ber . 592 m . 204 " 10 22 "
" " Arenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m bermehrung ber 592 m 204 " 10 22 " 892 "
n Urenberg-Tunnel n linken Geleise bes Wattingertunnels n rechten n Narbergtunnels n linken n Gottharbtunnels n rechten n n Gottharbtunnels n rechten n n n e) Erneuerung ber Schienen in offenen Strecken und kurzen Tunneln mit teilweiser T Schwellen: im eingeleisigen Hochsluhtunnel n rechten Geleise zwischen Flüelen und Erstfelb n linken n bem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n Nirolo und RodisFiesson n rechten n n n nem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n n n nem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n n n nechten n n n nem Ressingung	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 " . 4 672 " . 1 215 " . 7 666 m Sermehrung ber . 592 m . 204 " . 22 "
" " " Arenberg-Tunnel	993 m 332 " 344 " 120 " 4672 " 1215 " 7666 m Sermehrung ber 592 m 204 " 10 22 " 892 " 262 "
n Urenberg-Tunnel n linken Geleise bes Wattingertunnels n rechten n Narbergtunnels n linken n Gottharbtunnels n rechten n n Gottharbtunnels n rechten n n n e) Erneuerung ber Schienen in offenen Strecken und kurzen Tunneln mit teilweiser T Schwellen: im eingeleisigen Hochsluhtunnel n rechten Geleise zwischen Flüelen und Erstfelb n linken n bem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n Nirolo und RodisFiesson n rechten n n n nem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n n n nem Südportal des Gotthardtunnels und der Station Airo n n n n n n nechten n n n nem Ressingung	. 993 m . 332 " . 334 " . 120 " . 4 672 " . 1 215 " 7 666 m Sermehrung ber . 592 m . 204 " . 892 " . 892 " . 262 " . 569 "

Außerbem wurde in verschiebenen Strecken die Schwellenzahl pro Schienenlänge ohne sonstige Erneuerungen im Geleise vermehrt, um das Gestänge zu verstärken und die Dauer desselben zu erhöhen; diese Schwellenversmehrung 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 Abnützung ober sonstigem Defett ausgewechselt; im übrigen beschränkte sich der Unterhalt der Weichenanlagen auf den Ersatz von einzelnen Bestandteilen. Die daherigen Materialkosten betrugen Fr. 33 237.54.

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

Wir lassen hier wie gewohnt ben Stand ber Hauptgeleise auf Ende 1908 im Vergleich zu benjenigen von Ende 1907 und 1883 folgen:

	1908	3	1907	1	1883 (ein	geleifig)
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee-	Geleiselänge in Metern	0/0	Geleiselänge in Metern	°/o	Geleiselänge in Metern	0/0
Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hiervon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Gisenschienen	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,s	201 189	75,3
" " " IV	243 437	58,6	222 761	53,6	_	_
und andrerseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .		_		_	88 975	33,2
" " Gichen= u. Buchenschwellen	139 516	33,6	149 548	36,0	168 103	62,8
" " " Gisenschwellen	275 927	66,4	265 895	64,0	10855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit $272\,533\,$ m, wovon $142\,910\,$ m ober $52,4\,$ 0/0 boppelgeleisig.

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 Immensee, Arth-Goldau, Altdorf, Faido, Bodio, Biasca und Castione.

ad 3. Unterhalt ber hochbauten ber Bahnhöfe und Stationen und ber Strecke.

Der Unterhalt ber Hochbauten blieb im Berichtsjahre um Fr. 9073. 63 unter ben Ausgaben bes Jahres 1907; von ben hierher gehörigen Ausgaben entfallen pro 1908 1907 a) auf den Unterhalt des Berwaltungsgebäudes in Lugern . 45 328.75 Fr. 38 249.70 Fr. b) auf den laufenden Unterhalt der Sochbauten der Bahnhöfe und Stationen und ber 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 Fr. 318 523. 01 Fr. 309 449.38 zusammen

Beim Posten a) handelt es sich um die Fortsetzung der Renovationen im Innern des Gebäudes und Berbesserung ber Heizeinrichtung; ferner um eine ben heutigen Borschriften entsprechende Neuinstallation berelektrischen Beleuchtungseinrichtung und Verstärkung der unzureichenden Hauptleitungen; zur Höhe der hierfür aufgewenbeten Ausgaben sei bemerkt, daß das Gebäude 108 größere und kleinere Zimmer in den 3 Stockwerken und 354 Meter Korribore intl. Parterre, sowie ein großes Treppenhaus und 2 Nebentreppen enthält. Die Arbeiten sind vollendet. Beim Posten b) find ebenfalls Mehrausgaben zu verzeichnen, indem auch bier einige Erneuerungsarbeiten angezeigt waren. Die Ausgabe c) hängt mit dem Umban und der Vergrößerung von bestehenben Gebäuben zusammen; ber Posten d) enblich enthält bie Restausgaben für bie in ber Kampagne 1907/08 erstellten provisorischen Getreide-Lagerschuppen (siehe Geschäftsbericht 1907, Seite 27 unten).

Unterhalt ber Telegraphen: und Signalleitungen, ber festen Signaleinrichtungen und ber 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 Verbefferung der Glockenfignalwerke im Gotthardtunnel, ferner wie im vorhergehenden Betriebsjahr vom Erfat teils eingegangener, teils gesehwidrig gepflanzter Lebhäge durch Drahtligen-Ginfriedigungen mit Steinfäulen her.

ad 5. Räumung ber Bahn von Schnee und Gis.

und Ende bes Berichtsjahres gurudguführen.

1908

1907

Ausgaben Fr. 52 208. 15

Fr. 105 656. 43

meniger Fr. 53 448. 28

Die Minderkoften sind auf die außerst gunftigen Schneeverhaltnisse der beiden Winterperioden am Anjang

C. Sonftige Ansgaben.

1908

1907

Fr. 109 661.16 Unsgaben

Fr. 72 296. 43

Kr. 37 364.73

Die Mehrausgaben entfallen zum größten Teil auf ben Unterhalt und die Erganzung bes Inventars, indem teils neue Ausstattungen angeschafft, teils größere Abgange ersetzt werden mußten.

III. Stations: und Expeditionedienft.

Die Gefamtausgaben, Die ben Betrag von Fr. 5247741. 92 erreichen, find gegenüber bem Borjahre um Fr. 104 369. 63 geftiegen. Hiervon fallen Fr. 72 436. 31 auf die Personalausgaben und Fr. 31 933, 32 auf die sonstigen Ausgaben. Die Erhöhung der Personalausgaben ist auf Bermehrung bes Personals, die in ber zweiten Salfte bes Jahres 1907 infolge bes großen Berkehrs stattgefunden hatte, beren Wirkung aber erst im Berichtsjahre zur vollen Geltung gelangte, zuruckzuführen. Andrerseits haben auch bie Mehrkoften für Stellvertretung und Aushulfe infolge ber vielen Erfrankungen beim Personal und bie vermehrten Militärdienftleiftungen zu ber Erhöhung beigetragen.

Die gegenüber bem Borjahre auf ben son stigen Ausgaben verzeichnete Mehrausgabe erscheint aus bem Grunde, weil pro 1907 von Kap. V. J. 7 (Baukonto) zu gunsten bes Kap. III. B. 3 (Betriebsaussgaben) eine Gutschrift im Betrage von Fr. 35 604. 86 für die in ber Zeit vom 1. Januar 1894 bis 31. Deszember 1905 angeschafften Mobilien und Gerätschaften vorgenommen wurde.

IV. Fahrdienft. (Lokomotiv= und Wagendienft).

Die Ausgaben für ben Fahrbienst betra	gen:	190 8	1907
A. Personalausgaben		Fr. 2 356 288. 75	Fr. 2 337 692. 87
B. Materialverbrauch ber Lokomotiven u	mb Wagen .	" 3 679 366. 68	, 3 876 448. 92
C. Unterhalt und Erneuerung bes Rolli	naterials .	" 2 537 473. 29	" 1 992 911. 15
D. Sonstige Ausgaben		" 57 059. 69	, 60 113. 61
	zusammen E	Fr. 8 630 188. 41	Fr. 8 267 166. 55
	mehr ?	fr. 363 021.86	$=4,39$ $^{0}/_{0}$.
Die Fahrdienstleiftungen waren:			
	Lokomotivkilome	eter B	ruttotonnenkilometer
			1 066 414 555
im Jahre 1908	6 948 743		1 000 414 333
im Jahre 1908 " " 1907	6 948 743 7 031 616		1 099 204 757
1007	7 031 616	= 1,18 ⁰ / ₀	y .
" " 1907 Die Minderleistung gegenüber dem Vorja	7 031 616 hre: 82 873		1 099 204 757
" " 1907 Die Minderleistung gegenüber dem Vorja	7 031 616		$\frac{1\ 099\ 204\ 757}{32\ 790\ 202\ =\ 2,98\ ^{\circ}/_{0}}.$
" " 1907 Die Minderleistung gegenüber dem Vorja	7 031 616 hre: 82 873 rsonalaus g	3 a b e n.	$\frac{1\ 099\ 204\ 757}{32\ 790\ 202\ =\ 2,98} ^{\circ}/_{0}.$

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

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Borftanbe ber Mafdinenbepots und beren Gulfsperfonal.

		1908	1907					
	Fr.	$112\ 386.76$	Fr.	$105\ 768.\ 37$				
mehr	"	6 618. 39						

b) Lofomotivführer und Beiger:

		1908	1907
	Fr.	1 749 701.07	Fr. 1 799 063, 69
weniger	"	$49\ 362.\ 62$	

c) Bagenvisiteure:

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

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 Fahrdienst= leistungen, 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 Lohnausbesserungen.

B. Materialverbrauch ber Lokomotiven und Bagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lotomotiven:

1908

1907

Fr. 3 432 869, 49

Fr. 3 613 697.08

meniger " 180 827. 59

b) Für Bagen:

1908

1907

Fr. 7 423. 13

ğr. 7 703.83

weniger " 280.70

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

1908

1907

Fr. 103 635.66

Fr. 103 753. 53

meniger " 117.87

b) Für Bagen:

1908

1907

Fr. 9 313. 62

Fr. 8 962.08

mehr " 351.54

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lotomotiven:

1908

1907

Fr. 20 273, 83

Fr. 19 926.53

mehr " 347.30

b) Für Bagen:

1908

1907

Fr. 52 953. 60

Fr. 58 693. 25

meniger " 5 739. 65

5

4. Reinigungs= und Desinfektionsmaterial, Berpackung, Wasser und Streusanb.

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

meniger " 67. 92

Gegenüber bem Borjahre find für die unter Ziffer IV B 1-4 angeführten Materialkoften ausgegeben morden:

für bie Lokomotiven

meniger Fr. 191 345.51

Wagen

weniger " 5736.73

zusammen weniger Fr. 197 082. 24

Diese Minberausgaben ergeben sich aus ben verminberten Jahrdienstleiftungen. Der Rohlenverbrauch per Bruttotonnenkilometer beträgt 0,112 Rg. und ift gleich bem Borjahre geblieben.

Der Durchschnittspreis ber Kohlen ift um 1,4 % höher; er betrug im Berichtsjahre Fr. 30. 45 per Conne gegenüber Fr. 30. 03 bes Borjahres.

C. Unterhalt und Ernenerung bes Rollmaterials.

1. Lotomotiven und Tenber:

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

86 120.50 mehr

3. Lastwagen:

1908

1907

Fr. 392 745. 48

Fr. 329 367. 25

mehr

63 378.23

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung ber Lokomotiven und Bagen find im Berichtsjahre außerorbentlich geftiegen; die Mehrausgaben hierfur betragen gegenüber bem Vorjahre zusammen Fr. 544 562. 14; fie ergeben sich infolge ber in den letten Jahren eingetretenen Rollmaterial-Bermehrung und ber ftarkeren Beanspruchung ber Lokomotiven und Wagen bei bem im Vorjahre außerorbentlich geftiegenen Zugsverkehr, woburch 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 Lokomotivkesselleln

und von 2 Güterwagen beigetragen, wogegen im Vorjahre nur 2 Lokomotivkessel und 1 Güterwagen zur Außmusterung 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. Sonftige Ausgaben.

Die Ausgaben ber fämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

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

Der Unterhalt bes Inventars erforberte gegenüber bem Vorjahre geringere Kosten, wodurch sich biese Minberausgabe ergibt.

V. Berichiedene Ausgaben.

		Die Ausgaben	für Bach	=	u n b	W	liet	zinf	e n	betraaei	1:		*,	
		, 0						0 1				1908		1907
1	. Für	Bahnhöfe und	Bahnstrecker	1						V 2 2 **	Fr.	$173\ 311.\ 21$	Fr.	$170\ 224.\ 88$
2	. Für	Rollmaterial ((Wagenmiete)					•	•		"	983 547.46	"	1 007 928. 23
3	. Für	sonstige Objekt	te .								"	15 805.87	"	16544.22
											Fr. 1	172 664. 54	Fr.	1 194 697. 33

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

Auf Berluft an Hulfsgeschäften ergibt sich eine Ausgabe von Fr. 243. 10 für auf bem Materialkonto konstatierte Abgange.

Gerichts = und Prozeftosten Fr. 35 691. 39. In bieser Summe sind inbegriffen die bisher erlaufenen Ausgaben im Rückkaufsprozeß.

Feuerversicherung en. Im Beftand ber Berträge betreffend die Bersicherung ber Hochbauten, bes Mobiliars und ber Getreibevorräte im Lagerhaus Brunnen sind im Berichtsjahre keine Unberungen eingetreten.

An Entschäbigungen für Tötung ober Verletzung von Personen sind im Jahre 1908 Fr. 142 787. 72 ausbezahlt worden gegen Fr. 153 173. 53 im Jahre 1907. Auf Erund des Haft-pflichtübereinkommens 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 ber Haftpflichtgemeinschaft bezahlte Summe setzt fich aus folgenden Beträgen zusammen :

1.	Für	bas	Unglück	von	Reuenstadt (2.	September	1901)			. F1	r. 1849.26
2.	"	"	,,	"	Palézieur (21.	November	1903)			. "	2873.21
									211samme	n %1	. 4 722, 47

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

Ende 1907 waren 5 Haftpflichtprozesse anhängig, von benen im Berichtsjahre 1 erledigt worden ist. Im Jahre 1908 wurden 8 Rechtstlagen aus Haftpflicht anhängig gemacht; die Zahl der schwebenden Haftpflichtsprozesse betrug mithin am 31. Dezember 1908 noch 12.

Entschäbigungsforberungen für Verlust, Minberung und Beschäbigung von Gütersenbungen und für Versäumung ber Lieferfrist sind im Berichtsjahre beim Reklamationsbureau in Luzern eingereicht worden: 10622 (gegen 12481 im Jahre 1907).

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

gegenständen)			1, 0		•			•			
		gegenständen) -		· .		• 4	•	•	•	Fr.	$9\ 148.\ 65$
" unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes	"	Verfäumung ber Lieferfri	ist und irrige	Instradierung			•	•		••	10 101.35
	"	unrichtige Behandlung ve	on Zollgeleitsc	heinen und für	Verschiede	nes	٠	•	•	"	143. 62

zusammen Fr. 19 393. 62

Von den im Jahre 1907 unter diesem Titel verrechneten Ausgaben sind am Jahresende Fr. 61 864. 54 zu unsern Lasten geblieben. Die bedeutende Höhe dieses Betrages erklärt sich daraus, daß auswärtige Bahngessellschaften mit der Rückerstattung ihrer Anteile an den von uns geleisteten Entschädigungen aus dem Güterverkehr stark in Rückstand gekommen waren. Im Jahre 1908 konnte über die Anstände abgerechnet werden; infolge dessen ist unsere Nettobelastung für bezahlte Entschädigungen aus dem Güterverkehr erheblich geringer als im Vorjahre.

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr betrug — wie seit Jahren — Fr. 55 200. —.

Beiträge an bie Gulfstaffe und an bie Rrantentaffen, Gefchente. Wir verweisen auf Seite 43 u. ff).

Verschieden die den es. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 104 083. 73 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 6 446. 93, verursacht durch die Kosten der Aufstellung einer zweiten technischen Bilanz der Hulfskasse der Beamten und Angestellten per 31. Dezember 1904. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 22 528. 71 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona,

- " 15 499. 13 Zahlungen für bie Wasch= und Babeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte, und
- " 45 872. 99 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Berichiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 174 Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	. —
auf offener Bahn	2
2. Bufammenstöße: auf ben Stationen	1
auf offener Bahn	
3. Unfälle, von welchen Menfchen betroffen wurde	n: 170
4. Unbere Unfälle:	
Gesamtzahl ber Unfo	älle 173

Infolge bieser Unfälle wurden	getötet:	verlett:
1. Durch Entgleisung ober Zusammenstöße		
Reisende	-	·
Bahnbedienstete		a
Drittpersonen		
2. Durch fonftige Ereigniffe		
Reisende		2
Bahnbedienstete	4	159
Drittpersonen	4	1
	8	162
Selbstmord	1	

Betreffend die Unfälle mit töblichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 11. Mai ist ber prov. Bremser Kümin 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 Runde von einem Zuge überrascht und übersahren worden sein.

Am 27. Juli wurde der pensionierte Angestellte der Dampsichiffgesellschaft des Vierwaldstätterses Kaiser Jost von Hergiswil (Nidwalden) im Lerchenbühltunnel tot aufgefunden; er ist mahrscheinlich von Zug 120 übersahren worden.

Am 1. Oktober ist ber bei Geleiseregulierungsarbeiten im Gotthardtunnel betätigt gewesene Borarbeiters gehülfe Walker Josef von Wassen, als er das rechte Geleise überschreiten wollte, von Zug 512 erfaßt, übersahren und sofort getötet worden.

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

Am 21. Dezember wurde ber auf ber Laberampe ber Station Melibe beschäftigte Arbeiter bes Unternehmers Pizzigalli, Ganbini Ganbolo von Porlezza (Prov. Como), von ber Vorspannlokomotive bes Zuges 530 erfaßt und überfahren. Der Berunglückte erlag ben erlittenen Verletzungen am 25. Dezember im Kantonsspital Menbrisio.

Am 22. Dezember geriet ber Streckenwärter Minelli Battista von Zorzino (Prov. Bergamo) auf ber Station Robi-Fiesso beim Manover unter einen ablaufenben Wagen und wurde sofort getotet.

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

2. Bulfs = und Rrantentaffen.

a) Bulfstaffe für bie Beamten und Ungeftellten.

Die Mitglieberzahl 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 Berlauf des Bersicherungsgeschäftes, über den im übrigen die nachstehenden Tabellen nähern 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 beckten, baß aber biese Bilanz, die wir dem eidgen. Post= und Eisen= bahnbepartement vorgelegt hatten, die Genehmigung durch den Bundesrat als Aufsichtsbehörde noch nicht gefunden habe. Das Departement beaustande,
 - a) daß ein Diskont von $4^{\circ}/_{\circ}$ statt von $3^{1}/_{2}{^{\circ}}/_{\circ}$ 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 Resduktion des erstern Barwertes 2°/0 betrug und damit begründet war, daß von den jährlich der Hülfskasse überwiesenen Mitgliedern ein Teil zunächst nur unterstüht wird, wosür ein besonderer Ausgabenbarwert eingesetzt ist, so daß der Ausgabenposten sür Invalidenpensionen dadurch etwas entlastet wird. Gestützt sodann auf eine tatsächlich festgestellte Untersterblichkeit der Aktiven von 24°/0 ist auch der Barwert der Witwen= und Waisenpensionen der Aktiven gekürzt worden und zwar um 24°/0.
 - c) Während aber das Departement mit Schreiben vom 2. Juli 1906 nur die Zulässigkeit dieser Abstriche bestritten hatte, ohne die das Desizit nach seiner Berechnung Fr. 1,687,540.11 größer sein würde, nahm es mit Schreiben vom 13. Juni 1907 auf ein Sutachten der Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen vom 23. März 1907 Bezug, worin weiterhin ausgeführt war, die Pensions= und Hülfskasse der letztern weise bei Anwendung der gleichen (Kihmschen) Invaliditätswahrscheinlichkeiten, wie sie auch der Bilanz unserer Hülfskasse zu Grunde liegen, eine Überinvalidisserung auf, die durchsschnittlich 70% betrage. Es sei zu erwarten, daß bei der noch jungen Hülfskasse der Gotthardbahn die Invalidisserung denselben ungünstigen Verlauf nehmen werde, woraus sich allein schon ein Desizit von Fr. 5,280,000. ergebe.

Auf der letztern Annahme, zusammen mit der Anwendung des Diskonts von $3^{1/2^{0}/o}$ beruht denn auch das Begehren um Abzug von Fr. 6,300,000. — von der Rückkaufsentschädigung, das, wie oben (S. 10) erwähnt, vom Bundesrat im Rückkaufsprozeß zur Deckung des Defizites der Hülfskasse gemacht worden ist.

Bereits im vorjährigen Berichte haben wir angeführt, daß diese behördlichen Defizitsestsegen uns versanlaßten, die von unserm Experten, Herrn Mathematiker E. Kihm in Zürich, aufgestellte Bilanz einem weitern Fachmann zur Prüfung vorzulegen. Der letzere, Herr Dr. Joh. Eggenberger in Zürich, erstattete uns sein Gutsachten am 31. Juli 1908. Er kam barin zu ben Schlüssen:

- ad a) Die Gotthardbahn könne mit Recht daran festhalten, daß der 40/0 ige Diskont nach ihrer Ersfahrung und dem Charakter der Kasse einer Hülfskasse mit obligatorischem Beitritt, die keine durch Konkurrenzrücksichten bedingte Dividendenpolitik zu versolgen 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 Vilanz hätte das nach
 den Berechnungen des Erperten zur Folge, daß sich über den bereits gedeckten Fehlbetrag von
 Kr. 46 261.69 hinaus ein weiteres Desizit von Kr. 1 033 165.75 ergeben würde.
- ad c) Was sodann die Behauptung der Überinvalidissierung von $70^{\circ}/\circ$ 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 Hülfskasse der Gotthardbahn dagegen betrage die Zahl der im Zeitzraum 1891/1905 vorgekommenen Invaliditätsfälle 143, während nach der den Nechnungen zu Grunde gelegten Invaliditätstasel insgesamt 141 (rektissierte Zahl) hätten vorkommen sollen. Das sei ein nur geringfügiger Unterschied und es gehe schon daraus hervor, das Schlüsse aus den Ersfahrungen der Bundesbahnen nicht undesehn auf die Hülfskasse der Gotthardbahn übertragen werden

burften. Im Hindlick auf die statistischen Ergebnisse bei ber Gotthardbahn sei das Begehren, daß bier die Barwerte der kunftigen Invalidenpensionen um 70% zu erhöhen seien, nicht gerechtfertigt.

Dieses Gutachten brachten wir bem eibg. Post= und Gisenbahnbepartement am 1. Oktober 1908 zur Kenntnis.

Wenn wir die Schlußsähe bes 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 Hülfskasse sie 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 Hülfskassen der Eisenbahn= und Dampschiffgesellschaften vorgesehenen technischen Bilanz sich ergeben sollte, daß die Kasse ein Defizit ausweise, 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°/0 auf 5°/0 des versicherten Gehaltes beantragt, durch Einreichung eines Abänderungvorschlages zu § 6, Abs. 1 der erwähnten Statuten. Der Bundesrat hat dem abgeänderten § 6, d. h. der Erhöhung der Mitgliederbeiträge von 4°/0 auf 5°/0, unterm 31. Dezember 1908 die Genehmigung erteilt, unter einem Borbehalt, der die Absicht bestraf, die revidierten Statuten auf den 1. Januar 1905 rückwirfend zu erklären; dagegen ist die Anwendung des revidierten S 6, Absatzen 1, vom 1. Januar 1909 an genehmigt worden.

Inzwischen hatte ber h. Bundesrat über die unterm 23. Januar 1906 ihm unterbreitete versicherungstechnische Bilanz für die Hülfskasse der Beamten und Angestellten Beschluß gesaßt und uns unterm 5. November 1908 von solgender Entschließung vom 3. November 1908 Kenntnis gegeben:

"Nach Ginsicht eines Berichtes bes Eisenbahnbepartements wird antragsgemäß beschloffen:

- "1. Die von der Direktion der Gotthardbahn mit Schreiben vom 23. Januar 1906 vorgelegte und nachträglich rektifizierte versicherungstechnische Bilanz für die Pensions= und Hülfskasse 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 Rückkaufsentschädigung, insbesondere hinsichtlich des Barwertes der Invalidenrente und der Kapitalzinsberechnung zu 4%, als unzutressend bezeichnet und das daherige Desizit auf Fr. 6,300,000 angesetzt.
- "2. Die Bahngesellschaft wird nach Art. 3, Absat 2, des Hulfskassengesetzes, eingelaben, die Erganzung bes Deckungskapitals zu veranlaffen.
- "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 Hülfskasse 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 Hülfskassen der Beamten und Angestellten vom 28. Juni 1889 Einspruch erhoben und diesen Einspruch haben wir auch auf den Bundesratsbeschluß ausgebehnt, mit dem gemäß Mitteilung des schweiz. Post= und Eisen= bahndepartements vom 7. November 1908 die auf den 31. Dezember 1907 aufgestellte Bilanz der Hülfskasse behandelt worden ist und mit dem der Bundesrat, "entsprechend der berichtigten Deckungskapitalberechnung auf Ende 1907" ein Desizit von Fr. 6 933 632. 30 und ein Deckungskapital von Fr. 17 234 665. 84 gesunden hatte. Mit dem Einspruch haben wir gleichzeitig die weitestgehenden Nechtsverwahrungen 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 siel auf Herrn Hofrat Dr. Czuber, Professor der technischen Hochschule in Wien; das Bundesgericht hatte die Ende
1908 die ihm zustehenden Wahlen noch nicht getroffen.

Auf Grundlage bes Gutachtens dieser Kommission soll der h. Bundesrat die streitigen Fragen endgültig entschieden (Bundesgesetz der. die Hülfskassen der Gisenbahn- und Dampsschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889, Art. 4, Abs. 3). Es ist aber nicht zu verkennen, daß die Stellung des Bundesrates in dieser Angeslegenheit eine nicht ganz einwandfreie ist, da es sich nicht allein um die Wahrung der Interessen der Versicherten handelt, sondern da auch die Interessen des Bundesrates dezog sich der bereits erwähnte Nechtsvorbehalt, mit dem wir, im hindlick auf den bevorstehenden Kücksauf und die damit in Jusammenhang stehenden siskalischen Interessen des Bundesrates dezog den Bundesratesbeschluß vom 3. November erhobenen Einsprache keineswegs anerkennen, daß die Streitfrage auf dem Wege des Udministrativversahrens (nach Maßzgabe des Hülfskassens) endgültig erledigt werden könne (vgl. auch oben S. 13, Zisser 3).

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

Durch ben Bundesratsbeschluß vom 3. November 1908 ist uns auch die Beibringung einer neuen verssicherungstechnischen 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.

überficht über bie Attivmitglieber ber Sulfstaffe.

Jahr	Am Jahres- anfang	Gingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Juvalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Fahresende
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
				5			

überficht über bie Unterstütten und Penfionierten.

	1	lm jres=		oachs nd des			Ubga	ng wä	hrend	des J	thres			i	m
	anf	ang	Ja	hres			Interstiitzt	e			Pensi	onierte		Jahre	esende
Fahr	Unterstilitzte	Penfionierte	Unterstüßte	Penstonierte	durch Wieder= eintritt d. Er= werbsjähigkeit	durch Pensionierung	durch Uverfals entfchädigung	Gestorben	Botal	durch Averfals entschädigung	nad) § 12 *)	Gestorben	· Botal	Unterfüßte	Pensionierte
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
													100		

^{*)} Bolljährigfeit penfionsberechtigter Rinder

Finanzielle übersicht über bie Sulfstaffe.

Einnahmen.

Jahr	Salbo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge ber 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	5 719 920.58	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	426 372.68	1 274 684.18

^{†)} Intinfive außerordentlicher Beitrag von Fr. 50 036. 65.

Ausgaben.

	1	Interstiitzungen	und Pensioner	ı	Abgangs=			
Jahr	an lebende Mitglieder	an die Hinter= laffenen ver= ftorb. Mitgl.	Aversalent= schädigungen	Total	entschädi= gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo• vortrag
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.so	91 049.55	-	154 904.35	6 744.10	$2\ 567. \scriptscriptstyle 55$	164 216.—	5 719 920.53
1902	79 921	96 253.27	5 000.—	181 174.27	4 529.40	2 770.90	188 474.57	6 263 999.58
1903	83 898.41	104 902.05	_	188 800.49	4 349.45	2 924.05	196 073.99	6 961 084.—
1904	94 94 5.24	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) Rrantentaffen für bie Arbeiter.

Auch im Berichtsjahre war die Morbidität unter den bei den beiden Arbeiterkrankenkassen versicherten Arbeitern eine hohe (zu vergl. Tabellen). Gine ganz befriedigende Erklärung für diese Tatsache ist dis jest nicht gesunden worden. Die Krankenkasse für die beim Stations, Magazins, Depots und Wertstätte dienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter, die am Ansang des Jahres 1908 ein Bermögen von Fr. 60 291. 45 aufgewiesen hatte, verzeigte dis Ende 1908 einen Ausgabenüberschuß von Fr. 14 794. 55. Das Desizit ist durch eine Zuwendung von Fr. 5 000. — an die Kasse zu Lasten der Betriedsausgaben pro Dezember 1908 auf Fr. 9 754. 55 herabgemindert worden. Für die Zukunst müßten die Beiträge der Mitglieder erhöht werden, wenn die Rechnungsergebnisse sich nicht günstiger gestalten sollten.

Der Krankheitstag hat eine Ausgabe von Fr. 3. 82 erfordert, gegen Fr. 3. 96 im Jahre 1907.

Zur Bestreitung ber Kosten ber Krankenpslege und für die Ausrichtung von Barunterstützungen sind Fr. 106 659. 05 verwendet worden, gegen Fr. 95 551. 40 im Borjahre.

Der Krankenkasse ber Arbeiter beim Bahnaufsichts = und Unterhaltung soienst ift 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 Salbo der Nechnung am Jahresende ergibt Fr. 87 805. 06 gegen Fr. 84 549. 81 am 31. Dezember 1907.

Krankenpflege und die Leistung bes Krankengelbes an die Mitglieder haben eine Ausgabe von Fr. 32 191. 90 erfordert. Der Krankheitstag hat Fr. 2. 92 gekostet gegen Fr. 2. 88 im Vorjahre.

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

		Bersicherte Unterstilitete			Unterstiitete rankheitsta		Auf 1 A Krankheits	Berficherten age (Morb		Rosten pro Krankheitstag		
Jahr	Abteil. Abteil. Stat., Werk= Wag.= 11. D.=Dienst Dienst		Berechnet auf die ganze Kasse	Abteil. Stat.=, Mag.= u. D.=Dienst	Stat.=, Bert= a: Mag.= u. stätten= g		Abteil. Stat.=, Mag.= 11 D.=Dienst	Abteil. Werf= stätten= bienst	Berk= auf die ätten= ganze		für Bar= leiftun= gen	Bu= sam= men
										Fr.	Fr.	Fr.
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 Rrankenkasse ber Taglohnarbeiter beim Bahnaufsichts: und Unterhaltungsbienft.

	Auf 1	00 Berfi Unter	cherte fi ftiite	ommen	Auf 1 Unterstützten fallen Krankheitstage				Auf I	L Berfick eitstage (erten fo Morbidit	mmen ätsziff.)	R osten pro Krankheitstag		
Jahr	Jahr Bahningenieurbezirk Berech; auf di I II III Ranze Kaffe							Berechn. auf die ganze Kasse	Bahningenieurbezirk			Berechn. auf die ganze Kasse	für Kran= ten=	für Bar= leiftun=	Zu= fam= men
				stuffe				stuffe				stuffe	Fr.	Fr.	Fr.
1906 1907	42,96	54,29 $42,86$	64,84 50,81	/ / I	10, ₁₃ 13, ₈₄	21,86 $21,28$	23,49 $26,12$		4,35 6,83	11,87 $9,12$	15,23 13,14	9,90 $10,11$	0,89 $0,90$,	2,86 $2,88$
1908	,	,		′ ′	18,57	21,72	,	1 '	6,00	8,39	14,46		1,00	1	2,92

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 4024. 12. Für Belohnungen wurden im gleichen Zeitraum bemselben Fr. 220. — entnommen.

Der Titelbestand wurde um Fr. 5000.— erhöht und beträgt am Schlusse bes Jahres nominell Fr. $115\,000.$ — $3^{\,1}/_2^{\,0}/_0$ Obligationen der schweizer. Bundesbahnen, die mit Fr. $114\,623.05$ im Bestand erscheinen.

F. Bülfsgeichäfte.

1. Wertstättebienft.

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

Um 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 661 Mann "31. Dezember " " " " 755 "

Die größte Bahl am Monatsenbe mar 765, bie fleinfte 683 Mann, und zwar:

Monteure, Schloffer und Gehülfen .	. 291—248	Maler und Gehülfen .		. 30—24
Dreher und Gehülfen	. 53—50	Sattler und Gehülfen .		. 19—19
Rupferschmiebe und Gehülfen	. 4—4	Hobler, Bohrer und Frafer		16-16
Reffelschmiebe 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		. 33
Zuschläger	. 16-14	Heizer		. 2-2
Schreiner und Gehülfen	. 50—46	Lehrlinge		. 53—44
Glaser und Gehülfen	. 2—2			

Im gangen gelangten 193 Lokomotiven, 944 Bersonen: und 2872 Gutermagen gur 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: Ansertigung aller Art Reservesstücke für Lokomotiven und Wagen, Einbau eines Abortes in 7 B= und 1 AB-Wagen, Umänderung der gewöhnslichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 215 Wagen und 9 Lokomotiven, Ansertigung von Materialien, wie Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. für die Materialsverwaltung.

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 Dienstadteilungen aus.

Die Arbeitergahl betrug in ben Depotwertstätten:

am 1. Januar 142 Mann

" 31. Dezember 154

und wechselte das Sahr hindurch zwischen 141 bis 154 Mann.

Auf die brei Depotwerkstätten Erstfelb, Biasca und Bellingona verteilt, ergeben fich folgende Zahlen:

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Belli	nzona	produzi	erte in	ı Ber	ichts	jahre			•	60.198,000	m^3	Gaŝ
Die Vorräte betrugen am 1.	Janua	ar 190	8	•	•			•		328,000	"	
			•						Total	60 526,000	m^3	Gas
Hiervon wurden abgegeben:												
an Wagen der Gotthardbahn .	•	•					33	552,	721			
" " frember Berwaltungen .	•	•		•			24	552,	975			
										58 105,696	m^3	(Vas
Gasverlust im Jahre 1908 .						, .		•		2 058,804	"	,,
Gasvorrat am 1. Januar 1909 .		•	•		•	· .				362,000	"	<u>"</u>
							Total	wie	oben	60 526,000	m^3	Gaŝ

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt bes Jahres.

1. Allgemeine Bermaltung.

					1908	1907
Sefretariat und Kanglei ber Direftion (inklu	sive 2	ü	erfetzer)	٠.	22	$\widetilde{19}$
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
Reflamationsbureau					8	8
Telegrapheninspektion und Telegraphisten		•	•		5	5
Abwartpersonal		,		*	8	7
			Übertre	ı́α	138	133

		1908	1907	
	Übertrag	138	133	
Buchbinderei, lithographische Austalt, Hauswa	rt und Beizer .	8	8	
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin	• •	72	61	
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in ben T				
Lebensmittelmagazin	0 0	67	72	
Privatschulen ber Gotthardbahn: Lehrer und L	ebrerinnen	17	17	
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		302 29	1
	1			
2. Bahnauffichts= und	Unterhaltungs	dien ft.		
Oberingenieur und Zentralbureau		28	27	
Bahningenieure und beren Bureaur		19	18	
Bahnmeifter und Aufseher		32	31	
Borarbeiter, Bahnmeister= und Borarbeiter=Be	hülfen	48	47	
Streckenwärter		146	147	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter .		245	203	
Barrierenwärterinnen		127	122	
Berschiedene Angestellte		21	21	
Arbeiter im Taglohn		743	640	
			1409 125	6
3. Stations=, Expedit	iona: unh Quoa	hienst.		
Oberbetriebsinspettor und Bureau besselben .		24	23	
m * 1 *		14	13	
		2	$\frac{10}{2}$	
Betriebsinspettion	• • •	1	1	
Repräsentant in Luino		1	1	(2)
Lagerhausverwalter in Brunnen	• • •	1	1	
Billetbrucker			. 8	
Bahnhosvorstände		8		
Stationsvorstände		36	36	
Soundheff		38	37	
Stationsgehülfen	•	127	125	
Einnehmer	• •	19	17	
Gepäckerpebienten	•	14	14	
Ambulante Stellvertreter		21	22	
Telegraphisten	• •, •,	31	31	
Wagenkontrolleure		42	-12	
Vorstände ber Gütererpeditionen Chiasso und		. 2	2	
Stellvertreter berfelben; ferner Rechnungsfüh				
I. Zollbeklarant in Chiaffo und Luino	und Stellvertreter			
3 / 2 2		8	8	
Vorstände der Güterexpeditionen Arth-Goldan, L				
Lugano und Locarno (incl. Petrol-Exped	ition Goldau) .	5	6	
Gütererpeditionsgehülfen		86	82	
	Übertrag	480	1711 471 154	.7
e s	b			

	*						1908	1907
						Übertrag	480 171	471 1547
Güterschaffner .							32	32
Rangiermeister .							29	29
Rangiermeister=Get	nülfen .		1				6	6
Portiers	,,				(4)		13	13
Bolontäre .		•	•		•		60	63
Stationswärter	•	•	•	1	•		202	193
Rangiervorarbeiter,	Safinitin	•	•		•		13	13
Gütervorarbeiter,	, befillitio		•	•	•	•	28	26
	"	•	•	•	•	•	117	76
Manövristen,	. "	•	•	•	•	•	131	81
Stationsarbeiter,	~		•	·			417	476
65	nit Taglohn	358,	mit 2	Vi o nats	lohn	57 .	7	5
Beleuchtungswärter		•	٠	٠	٠	• •	2	
Ober=Zugführer			•	•	•	•, •		3
Zugführer .			•	•	•		113	113
Kondukteure .			•	•	•		168	168
Schlafwagendiener					•.		3	3
Bremfer .				•	•		282	290
							210	3 2061
		4. 1	Nas	ch ine	n b	i e n st.		
m-rx::::::::::::::::::::::::::::::::		* M(E2	r				25	23
Maschinenmeister u						· · ·	20	20
Vorstände ber Mo	5 (2)			-				
1 prov. Bu					1 2	variejrau),	0.0	0.0
1 Babemärter	r u. 2 Bai	bewarter	tnnen		•		39	36
Lokomotivführer			•		•		190	174
Lokomotivheizer		•	•	•	• .		216	193
Lokomotivheizer, pr		•		•	•		90 *)	83 *)
Putzermeister und	Vorarbeiter	des Fa	hrdiei	nstes	٠		5	4
Lokomotivputer		•		•	•	• . •	157	147
Lampisten .		•	٠	•	•	• . •	5	5
Wagenaufseher	• .	•	•	•	•		1	1
Wagenvisiteure		•	•	•	٠		32	28
Wagenvisiteure, pr			٠	•	•		3	7
Butermeister für b	_	0.50	· m		•	•	1	. —
Wagenreiniger, W				mpeizer	•		67	57
Aufseher für die el	iettr. Zu g st	setenæ)tn	ng	•	•		1	1
		_					833	2 759
•		5. W				ien st.		
				ralwerk				
Wertstättenchef und					1 A	usläufer) .	15	15
Werkführer (4) un	id Werkführ	ergehülf	en (E	5)			9	9
Vorarbeiter .			•	•	•		13	14
						Übertrag	37 464	$\frac{1}{6}$ $\frac{1}{38}$ $\frac{1}{4367}$

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

				1	1908 1	907
				Übertrag	37 4646	38 4367
	Monteurs, Schlosser Schreiner, Gla	ser, Maler, S	attler, Hobl	er, Bohrer,		
	Fraiser, Demont				512	443
	Handlanger und Nach	twächter (4), H	andlangermeist	er (7) .		148
	Lehrlinge		• , • •	• •	51	41
		In den Wei	Aftätten der 2	Naschinenbepots.		
	Werkführergehülfen .				1	1
	Vorarbeiter				4	4
	Schlosser, Dreher, Sc	hmiebe, Spengle	r, Schreiner	ind Dampf=		
	maschinenwärter			* • * •	86	76
	Handlanger		• • • • •		43	40
	Lehrlinge				14	14
				-	910	805
		6.	Ga san st	alt.		
	Gasmeister				1	1
	Gasmeiftergehülfen .				1	_
	Gasarbeiter	, · · ·			8	6 7
, ,		. ,		Total	5564	5179
		Ж е	fapitulat	ion.		
			19	08		1907
~ ,	Betriebsbeamten Arbeiter im Taglohn		284, per Bahi 280, "	ntilometer 11,90 ,, 8,26	2969, per 2210, "	Bahnkilometer 10,75 " 8,01
		Total 55	564, per Bahi	ıtilometer 20,16	5179, per	Bahnkilometer 18,76

III. Finanzwesen.

Der Rückgang ber Betriebseinnahmen im abgelaufenen Jahre hat natürlich zur Folge gehabt, daß uns geringere Geldmittel zur Verfügung stunden 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 beliesen. Da andrerseits die Vegebung weiterer Obligationen unseres $3^{1/2}$ % Anleihens bei den bestehenden Marktwerhältnissen keine Konvenienz bot, sahen wir uns genötigt, den erforderlichen Ersatz durch anderweitige Verpflichtung auf furze Frist zu beschaffen.

Jahresbilang.

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.