

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 33 (1904)
Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Berichtsjahres vollendet, und es konnte mit allen Bauunternehmern anstandslos abgerechnet werden, mit Ausnahme der Unternehmung des III. Bauhofes, welche über die von uns aufgestellte Abrechnung und die damit gemachten Zugeständnisse hinaus ganz unbegründete und übertriebene Nachforderungen gestellt hat.

Die Ausgaben für den Bau des zweiten Geleises Immensee-Brannen stehen noch auf dem Konto „unvollendete Objekte“, weil die Rechnungen mit Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen werden konnten.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäckverkehr. Die im letztjährigen Berichte erwähnte, durch die neuen Personentaxen der Schweizerischen Bundesbahnen bedingte Neuerstellung der Personentarife mit dem Auslande und im Transit über die Gotthardbahn konnte im Berichtsjahr nicht beendet werden; sie wird im Jahr 1905 fortgesetzt.

Ein vom Staatsrat des Kantons Neuenburg auf Veranlassung des Handels- und Industrievereins in Neuenburg und mit Empfehlung des Gemeinderates der Stadt Neuenburg beim Verbandschweizerischer Eisenbahnen eingereichte Begehren um Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf 45 Tage ist von diesem abgelehnt worden mit Rücksicht auf den dadurch entstehenden Einnahmehausfall und auf die aus einer weiteren Verlängerung der Gültigkeitsdauer sich ergebende vermehrte Möglichkeit der mißbräuchlichen Verwendung der Retourbillette und des Handels mit denselben.

Im Berichtsjahre wurden 16 Tarife und 8 Tarifnachträge eingeführt.

Einschließlich der vom Vorjahre her pendent gebliebenen 17 Fälle kamen 1518 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 140 abgewiesen wurden, während in 1378 Fällen den Rückerstattungsge suchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 20 732.66 zurückbezahlt wurde. 29 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güter- und Viehverkehr. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben auf den 1. Juli ihren internen Gütertarif mit den neuen Taxen gemäß Gesetz vom 27. Juni 1901 eingeführt. Infolgedessen mußten auch sämtliche Tarife für den direkten Güterverkehr der andern Bahnen mit den Schweizerischen Bundesbahnen und im Transit über dieselben neu erstellt werden. Soweit die Gotthardbahn hierbei beteiligt ist, traten die neuen Tarife für den direkten Verkehr größtenteils auf den gleichen Zeitpunkt in Kraft. Ebenso sind die allgemeinen Schweizerischen Ausnahmetarife größtenteils auf den 1. Juni neu herausgegeben worden; der Rest derselben wird im Laufe des Jahres 1905 zur Einführung kommen.

Im Berichtsjahre wurden 54 Tarife und 27 Tarifnachträge eingeführt.

Zu den auf 1. Januar 1904 pendent gebliebenen 454 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 1904 3150 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3604 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3201 erledigt, sodaß 403 als unerledigt auf das Jahr 1905 vorgetragen wurden.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Aufstellung des Sommerfahrplanes, der am 1. Mai in Kraft trat, wurde der Sommerfahrplan 1903 zu Grunde gelegt.

Der Frühzug 7 Luzern-Göschenen, der im Sommer 1903 vom 1. Juli bis 14. September verkehrt hat, wurde während derselben Zeit auch dieses Jahr gefahren. In Goldau erhielt derselbe Anschluß von Zug durch Zug 551, in Göschenen Fortsetzung nach Bellinzona durch Zug 509.

Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen:

1. Die Einführung des Spätzuges 8 Göschenen-Luzern. Dieser Zug bildete den Gegenzug zum Frühzug 7 und verkehrte wie dieser vom 1. Juli bis 14. September. Er nahm in Göschenen die Reisenden des Zuges 518 von Biasca auf, fand in Goldau Fortsetzung durch Zug 556 nach Zug, wo er den 11. 12 nachm. in Zürich eintreffenden Schnellzug 2145 der Schweiz. Bundesbahnen erreichte.

2. Die Doppelführung des 7. 10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges R. M. 52 G. B. 118 von Mailand bis Goldau in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September. Dieselbe war durch die starke Belastung des Zuges während der Sommermonate geboten und hatte den Zweck, die dadurch hervorgerufenen häufigen Verspätungen zu beseitigen. Während der Zeit der Doppelführung des Zuges wurde der Verkehr nach Luzern von demjenigen nach Zürich ausgeschrieben. Während der erste Zug nur Reisende nach Luzern und weiter aufnahm, beförderte der zweite Zug, 118 b, der dem ersten in Stationsdistanz folgte, die Reisenden nach Goldau-Zug-Zürich und weiter, indem er gleichzeitig auch den Lokalverkehr zwischen den Haltestationen des ersten Zuges 118 vermittelte. Infolge dieser Anordnung mußte der Anschlußzug 218 Goldau-Zug etwas später gelegt werden, und es wurden deshalb die mit demselben in Zug eintreffenden Reisenden, die daselbst den Anschluß an den von Luzern kommenden S. B. B.-Zug 179 nicht erreichten, mit einem von den Schweiz. Bundesbahnen zu diesem Zweck neu eingelegten Schnellzug 181 nach Zürich weitergeführt.

b) Winterfahrordnung.

Der am 1. Oktober zur Einführung gelangte Winterfahrplan brachte als wesentliche Neuerung folgende Verbesserung der Verbindungen zwischen Italien einerseits, Frankreich und Deutschland anderseits mit sich:

1. Dem 7. 10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzug R. M. 52 G. B. 118 fehlte bis jetzt ab Basel eine Fortsetzung nach Paris. Seit dem 1. Oktober findet dieser Zug in Basel Anschluß an einen neu freierten Schnellzug Basel-Paris, der über Mülhausen-Belfort fährt, 5. 08 nachm. in Basel abgeht und 11. 35 nachm. in Paris eintrifft.

2. Eine weitere Verbesserung dieser Verbindungen ist durch die Einführung eines neuen Expreszuges 128 Chiasso-Luzern erreicht worden. Dieser Zug, der von Mailand ausgeht und von Luzern nach Basel weitergeführt wird, nimmt in Mailand die Korrespondenz der nach 2 Uhr nachm. daselbst eintreffenden wichtigen Schnellzüge von Rom, Florenz, Brindisi und Venedig auf. In Basel findet derselbe direkten Anschluß an die zwischen 11 und 12 Uhr nachm. dort nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland abgehenden Schnellzüge.

Die hauptsächlichsten internationalen Verbindungen, die durch den neuen Zug hergestellt worden, sind folgende:

Rom	ab	.	.	.	11. 10 nachm.	Paris	an	.	.	.	7. 40 vorm.
Florenz	"	.	.	.	6. 10 vorm.	London	"	.	.	.	3. 45 nachm.
Brindisi	"	.	.	.	5. 03 nachm.	Brüssel	"	.	.	.	8. 18 vorm.
Venedig	"	.	.	.	8. 20 vorm.	Frankfurt	"	.	.	.	5. 25 "
Mailand	"	.	.	.	2. 35 nachm.	Berlin	"	.	.	.	4. 56 nachm.
Luzern	"	.	.	.	8. 57 "	Bremen	"	.	.	.	4. 22 "
Basel	an	.	.	.	10. 55 "	Hamburg	"	.	.	.	4. 38 "

Im übrigen ist mit Bezug auf den Fahrplan noch zu bemerken, daß auch dieses Jahr für den Transport der italienischen und tessinischen Arbeiter anlässlich ihrer Auswanderung und Heimkehr, sowie für den Transport der zahlreichen Fremden, die, im April und Mai aus dem Süden kommend, die Gotthardbahn benützten, Supplementzüge eingerichtet werden mußten.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	1904 (276 Kilometer)				1903 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber		Minder- einnahme gegenüber 1903	
	Fr.	Stk.	Prozente		Fr.	Stk.	Prozente		Fr.	Stk.	Fr.	Stk.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.												
I. Personentransport . . .	9 310 915	39	41,20	39,09	8 909 988	87	40,19	38,49	400 926	52	—	—
II. Gepäck-, Tier- u. Güter- transport (inkl. Nebenge- bühren):												
a. Gepäck	893 477	91	3,95	3,75	837 208	19	3,78	3,62	56 269	72	—	—
b. Tiere	367 388	05	1,63	1,54	664 075	73	3,00	2,87	—	—	296 687	68
c. Güter aller Art . . .	12 028 860	49	53,22	50,51	11 756 269	24	53,03	50,78	272 591	25	—	—
Total	22 600 641	84	100		22 167 542	03	100		433 099	81	—	—
B. Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen .	1 217 286	77		5,11	981 450	09		4,24	235 836	68	—	—
Totaleinnahmen	23 817 928	61	100		23 148 992	12		100	668 936	49	—	—

In der Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken ist auch in dieser Berichtsperiode eine Änderung nicht eingetreten; sie betrug daher wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Berichtsjahre im ganzen weiter aufwärts bewegt, so daß das Gesamtergebnis als befriedigend bezeichnet werden kann. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport haben um Fr. 729 787.49 zugenommen, die Einnahmen aus dem Tiertransport dagegen um Fr. 296 687.68 abgenommen. Bei der Zusammenfassung aller vier Verkehrskategorien ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 433 099.81 oder 1,95 %/o. Gegenüber dem Jahre 1902 weist das Berichtsjahr eine Mehreinnahme von Fr. 2 213 828.99 oder 10,86 %/o auf. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport betragen:

	1904	1903
per Bahnkilometer	Fr. 81 886.38	Fr. 80 317.18
„ Zugkilometer	„ 6.55	„ 6.45
„ Tag	„ 61 750.39	„ 60 732.99

In den fünf Monaten Mai, Juni, August, Oktober und November haben die Transporteinnahmen gegenüber dem Vorjahre abgenommen, in den übrigen sieben Monaten dagegen zugenommen. Die größte Monateinnahme zeigt der Monat April mit Fr. 2 209 119.58 und die kleinste der Monat Januar mit Fr. 1 379 480.13. Die durchschnittliche Monateinnahme beläuft sich auf Fr. 1 883 386.82 gegen Fr. 1 847 295.17 im Vorjahre.

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

1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahre in aufsteigender Linie bewegt, und zwar sowohl im Lokalverkehr als im Transitverkehr. Die Zunahme tritt namentlich bei den Reisen mit Gesellschaftsbillets, zusammenstellbaren Fahrscheinsten, schweizerischen Generalabonnements und gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillets hervor. Wie schon im Bericht des Vorjahres bemerkt, ist aber ein Teil der großen Zunahme bei den

zusammenstellbaren Fahrscheineften der Aufhebung des Tarifs für die festen internationalen Rundreisebilletts und dem Eintritt der italienischen Hauptbahnen in den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheineften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zuzuschreiben. Eine erhebliche Abnahme hat sich dagegen in der Zahl der gewöhnlichen Billets einfacher Fahrt und ihren Einnahmen ergeben. Die Gesamtzahl der beförderten Personen ist von 2 949 736 auf 3 106 488 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 523 377 auf 549 779 gestiegen. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer hat sich von 144 452 084 auf 151 739 076 gehoben. Die Länge der von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrenen Strecke ist dagegen von 48,97 Kilometer auf 48,85 zurückgegangen. Eine nennenswerte Änderung im prozentualen Verhältnis der Benützung der drei Wagenklassen ist auch in diesem Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Es sind Reisende befördert worden:

		1904	1903
in der	I. Klasse	162 066 = 5,22 %	144 835 = 4,91 %
" "	II. "	651 379 = 20,97 %	619 598 = 21,01 %
" "	III. "	2 293 043 = 73,81 %	2 185 303 = 74,08 %

Personenkilometer weisen auf:

		1904	1903
die	I. Klasse	16 938 178 = 11,16 %	15 950 350 = 11,04 %
"	II. "	44 952 402 = 29,63 %	43 095 238 = 29,83 %
"	III. "	89 848 496 = 59,21 %	85 406 496 = 59,13 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

in der	I. Klasse	104,51 Km.	110,13 Km.
" "	II. "	69,01 "	69,55 "
" "	III. "	39,18 "	39,08 "

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	67,28	66,33
" " Personenwagenachsenkilometer	4,74	4,81

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind von Fr. 8 909 988.87 auf Fr. 9 310 915.39 oder um Fr. 400 926.52 = 4,50 % gestiegen. An die Einnahmen haben beigetragen:

		1904	1903
die	I. Klasse	Fr. 2 097 036 = 22,52 %	Fr. 1 990 886 = 22,34 %
"	II. "	" 3 299 481 = 35,44 %	" 3 183 201 = 35,73 %
"	III. "	" 3 914 398 = 42,04 %	" 3 735 902 = 41,93 %

Als Fahrtaxe hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1904	1903
in der	I. Klasse	Fr. 12.94	Fr. 13.75
" "	II. "	" 5.07	" 5.14
" "	III. "	" 1.71	" 1.71

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Etz.	6,14	Etz.	6,17.
------	------	------	-------

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport hat sich von Fr. 32 282.57 auf Fr. 33 735.20 gehoben.

2. Gepäcfttransport.

Der Gepäcftverkehr hat ſich im Berichtsjahre weiter entwickelt, wobei hauptſächlich der Lokalverkehr und der internationale Tranſitverkehr beteiligt ſind. Die Geſamtzahl der beförderten Tonnen hat ſich von 9 293 auf 9 766 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4 043 auf 4 303 gehoben. Die Einnahmen ſind um Fr. 56 269.72 oder um 6,72 % geſtiegen.

3. Tiertransport.

Im Tiertransport iſt eine ſehr bedeutende, ſich auf alle Monate erſtreckende Abnahme eingetreten. Die Geſamtzahl der beförderten Tiere iſt von 158 356 auf 103 266 oder um 55 090 und die Einnahme von Fr. 664 075.73 auf Fr. 367 388.05 oder um Fr. 296 687.68 = 44,68 % zurückgegangen. Der Grund dieſer Abnahme dürfte der größeren Produktion von Schlachtvieh im Inlande, der Steigerung der Preiſe für Schlachtvieh in Italien, ſowie dem höhern Stand der italieniſchen Valuta zuzuſchreiben ſein.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr hat ſich im Berichtsjahre in den Transportquantitäten und in den Einnahmen weiter gehoben. Faſt alle Hauptartikel weiſen eine Zunahme auf. Wie bei der guten Wein- und Obſternte in der Schweiz vorauszuſehen war, iſt dagegen bei den Artikeln Wein und friſches Obſt, die im Vorjahre in außer- gewöhnlichen Mengen aus Italien bezogen wurden, eine Abnahme eingetreten. Die Geſamtzahl der beförderten Tonnen iſt von 1 135 608 auf 1 165 593 geſtiegen. Für die ganze Bahnlänge ergibt ſich ein Verkehr von 598 269 Tonnen gegen 579 982 Tonnen im Vorjahre.* Die Zahl der Tonnenkilometer hat ſich von 160 074 898 auf 165 122 355 und die mittlere Transportdiſtanz einer Tonne von 140,96 Kilometer auf 141,66 Kilometer gehoben. In der Rangordnung nach der Größe des Gewichtes ſtehen wie im Vorjahre die Lebens- und Genuß- mittel mit 425 369 Tonnen = 36,49 % in der erſten Linie, die Baumaterialien mit 174 938 Tonnen = 15,01 % in der zweiten Linie und die metallurgiſchen Produkte mit 169 284 Tonnen = 14,52 % in der dritten Linie. Die vier Haupttarifklassen weiſen folgende Transportquantitäten auf:

	1904	1903
Eiſgüter	48 101 Tonnen = 4,12 %	48 639 Tonnen = 4,28 %
Stückgüter	57 323 „ = 4,91 %	54 873 „ = 4,83 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	311 800 „ = 26,76 %	295 996 „ = 26,07 %
Ausnahmetarifgüter	748 369 „ = 64,21 %	736 100 „ = 64,82 %

In den Hauptverkehren haben ſich nachſtehende Transportquantitäten ergeben:

	1904	1903
Schweiz—Italien	80 075 Tonnen	73 927 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	353 814 „	342 317 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	250 631 „	239 723 „
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	110 376 „	117 706 „

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

Der Verkehr mit dem Hafenplatz Genua beläuft sich auf 230 760 Tonnen, wovon befördert worden sind:

	1904	1903
nach Genua	17 514 Tonnen	16 539 Tonnen
von Genua	213 246 "	225 649 "

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 11 756 269.24 auf Fr. 12 028 860.49 oder um Fr. 272 591.25 = 2,32 % gestiegen. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer ist von 7,34 Cts. auf 7,28 Cts. zurückgegangen. Die Einnahme per Kilometer hat sich von Fr. 42 595.18 auf Fr. 43 582.83 gehoben.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen betragen im Berichtsjahre gegenüber denjenigen im Jahre 1903:

	1904	1903
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 203 677.62	Fr. 970 665.38
Ertrag von Hülfsgeſchäften	" 7 125.68	" 5 965.79
Sonſtige Einnahmen	" 6 483.47	" 4 818.92
	Fr. 1 217 286.77	Fr. 981 450.09

Diese Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 235 836.68 auf, die zum größten Teil von dem Guthaben herrührt, welches die Gotthardbahn an den italienischen sowohl wie an den deutschen Bahnen für die im Durchgangsverkehr auf ihre Linien übergegangenen Gotthardbahn-Personenwagen beſaß.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1904			1903			Mehr-		Minder-	
	Betriebene Bahnlänge			Betriebene Bahnlänge			ausgabe		ausgabe	
	276 Km.			276 Km.			gegenüber		1903.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung . .	653 659	56	4.72	608 167	34	4.67	45 492	22	—	—
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2 570 476	13	18.57	2 333 962	48	17.91	236 513	65	—	—
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	3 473 056	44	25.08	3 203 942	17	24.60	269 114	27	—	—
IV. „ den Fahrdienst	5 591 403	05	40.37	5 304 552	01	40.73	286 851	04	—	—
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1 561 110	66	11.26	1 576 019	38	12.09	—	—	14 908	72
Total	13 849 705	84	100	13 026 643	38	100	837 971	18	14 908	72

	1904	1903
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 50 180.09	Fr. 47,197.98
" " " " Zugkilometer	" 4.0131	" 3.7888
" " " " Nutzkilometer	" 3.2639	" 3.0787
" " " " Wagenachsenkilometer	" 0.1254	" 0.1187
" " " " Bruttotonnenkilometer	" 0.0183	" 0.0177
" " " " in Prozenten der Betriebseinnahmen	58.15	56.27
" " " " " " " " Transporteinnahmen	61.28	58.76

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1903 wie folgt:

	1904	1903
A. Personalausgaben . . .	Fr. 525 089. 72	Fr. 498 330. 73
B. Sonstige Ausgaben . . .	" 128 569. 84	" 109 836. 61
	Fr. 653 659. 56	Fr. 608 167. 34

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1904 um Fr. 26 758. 99, die sonstigen Ausgaben um Fr. 18 733. 23, total Fr. 45 492. 22.

Diese Mehrkosten stehen zum Teil mit den periodischen Gehaltserhöhungen, zum Teil mit vermehrten Ausgaben für Reklame im Zusammenhang.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betrugen:

	1904	1903
A. Personalausgaben . . .	Fr. 1 071 543. 71	Fr. 999 505. 47
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . .	" 1 417 818. 30	" 1 255 670. 71
C. Sonstige Ausgaben . . .	" 81 114. 09	" 78 786. 30
zusammen wie oben	Fr. 2 570 476. 13	Fr. 2 333 962. 48
mehr	Fr. 236 513. 65	

A. Personalausgaben.

Die Mehrausgaben von Fr. 72 038. 27 auf diesem Kapitel haben zur einen Hälfte darin ihren Grund, daß wegen der geringen Bausumme, welche gegenüber derjenigen des Jahres 1903 zur Verrechnung kam, die Übertragung des Anteiles für Bauleitung geringer ausfiel, zur andern Hälfte in dem noch gestiegenen Erfordernis an Personal infolge des Arbeitsgesetzes und der Besserstellung desselben, was pro 1903 noch nicht in vollem Umfange zum Ausdrucke gekommen war (vergl. das hierüber auf Seite 21 des vorjährigen Berichtes Gesagte).

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Im einzelnen entfallen von den hierher gehörenden Ausgaben auf:

	1904	1903
1. Unterhalt des Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr. 262 303. 02	Fr. 191 380. 68
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues mit Materialkosten . . .	" 782 917. 20	" 783 979. 26
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecken . . .	" 215 462. —	" 134 546. 39
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	" 102 139. 65	" 82 446. 28
5. Räummung der Bahn von Schnee und Eis . . .	" 54 996. 43	" 63 318. 10
zusammen	Fr. 1 417 818. 30	Fr. 1 255 670. 71
mehr	Fr. 162 147. 59	

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen. Mehrkosten: Fr. 70 922. 34. Wir bemerken, daß die Ausgaben hierfür pro 1902 und 1903 besonders niedrig waren, und daß in diesen beiden Jahren keinerlei außerordentliche Ereignisse eintraten, welche die laufenden Ausgaben beeinflusst

hätten. Im Berichtsjahre mußte dagegen namentlich für den Unterhalt der Eisenkonstruktionen der Brücken und Durchlässe (Behebung von Revisionsmängeln und Erneuerung des Anstriches) und für die Schwellenbettung erheblich mehr aufgewendet werden als pro 1903 (Fr. 20 551.48 bezw. Fr. 10 445.—); außerdem erfolgte im September eine bedeutende Abrutschung von einem bis dahin ruhig gebliebenen Damme der Zugerlinie (oberhalb Walschwil), welche eine Ausgabe von Fr. 11 309.40 für provisorische Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs erforderte (Die Konsolidierung und definitive Herstellung ist noch in Arbeit). Schließlich kamen noch Fr. 11 589.75 für die vom Konsortium „Sasso Rosso“ nicht übernommenen Kosten der Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten der eigenen Anlagen, von dem am Ende des Jahres 1898 erfolgten Bergsturz bei Virola herrührend, im Berichtsjahre zur Verrechnung.

Der Rest der Viehrausgaben verteilt sich in kleinern Beträgen auf die übrigen Unterhaltungsarbeiten.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Hiervon entfallen auf:

	1904	1903
1. Kosten des verwendeten Materials	Fr. 554 258.06	Fr. 609 409.48
abzüglich Erlös aus dem ausgewechselten Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem neuem Material	„ 93 097.56	„ 155 695.45
bleiben Nettokosten des Materials	Fr. 461 160.50	Fr. 453 714.03
2. Akkorde, Löhne und Reparaturen (Handwerker u. Werkstätte)	„ 321 756.70	„ 330 265.23
zusammen	Fr. 782 917.20	Fr. 783 979.26
weniger	Fr. 1 062.06	

Zu dem geringern Erlös aus dem Altmaterial haben wir zu bemerken, daß ein Teil des bei den Erneuerungen gewonnenen besseren Materials ohne Verrechnung zur Vermehrung der Schwellen in einigen Strecken des alten Geleises zwischen Zimmensee und Flüelen von 10 auf 12 Stück per Schienenstoß von 8 m (ca. 1600 Stück Schwellen) und zum Umbau des Geleises zwischen km 159,7 und 161,9 der Linie Cadenazzo-Locarno verwendet wurde.

Wie in den frühern Geschäftsberichten führen wir hier die im Berichtsjahre vorgenommenen streckenweisen Erneuerungen von Geleisen oder Bestandteilen derselben an:

1. Umbau von alten Geleisen Type II mit dem neuen Material Type IV:

auf Eisenschwellen:

km 1,404— 2,946 im rechten Geleise	} zwischen Zimmensee und Goldau	1 542 m Geleise
„ 4,284— 6,505 „ „ „		2 221 „ „
„ 16,050— 16,730 im linken Geleise zwischen Steinen und Schwyz		680 „ „
„ 17,247— 18,520 „ „ „ „ Schwyz und Brunnen		1 273 „ „
„ 102,382— 102,790 im rechten Geleise des Pardoretunnels		408 „ „

auf Holzschnellen:

km 59,352—59,580 im linken Geleise des Kirchbergtunnels	228 „ „
---	---------

2. Umbau von alten Geleisen Type I mit Material Type II auf Eisenschwellen:

Geleise V im Bahnhofe Brunnen	140 „ „
km 159,747—161,874 auf der Linie Cadenazzo-Locarno	2 127 „ „

zusammen 8 619 m Geleise

Für den Umbau der letztern Strecke kam größtenteils das brauchbare Material, welches aus den unter 1 aufgeführten Umbaustrecken gewonnen wurde, zur Verwendung (s. oben bei „Altmaterial“).

3. Auswechslung der alten Eisenschwellen gegen Holzschwellen:

km 61,662—61,818	linkes Geleise im Waddingertunnel	156 m Geleise
" 71,400—72,000	rechtes Geleise im Gotthardtunnel	600 " "
" 160,474—160,762	auf der Generellinie (Meggiagra- und Precassinotunnel)	288 " "
zusammen		1 044 m Geleise

4. Auswechslung von ausgenützten Schienen:

km. 72,592—73,000	rechtes Geleise	} im Gotthardtunnel	408 m Geleise
" 77,024—79,304	" "		2 280 " "
" 84,752—85,592	linkes Geleise		840 " "
" 197,763—197,943	zwischen Capolago und Mendrisio		180 " "
zusammen			3 708 m Geleise

In den ersten 3 Strecken wurden neue Schienen Type IVa, in der letzten Strecke solche der Type II eingelegt.

Der gesamte Geleiseumbau erstreckte sich daher im Berichtsjahre:

auf 8 619 m Geleise	Totalerneuerung (1903: 8 892 m)
" 1 044 " "	Schwellenerneuerung (1903: 1 431 m)
und " 3 708 " "	Schienenenerneuerung (1903: 6 874 m)

im ganzen auf 13 371 m Geleise (1903: 17 197 m).

Wegen Abnutzung mußten außerdem 6 einfache Weichen vollständig erneuert werden (1903: 10 einfache Weichen und 1 Kreuzungsweiche).

Der Stand der Hauptgeleise auf Ende 1904 ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, in welcher zum Vergleich der Stand Ende 1903 und Ende 1883 aufgenommen ist.

	1904		1903		1883	
	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee bis Brunnen und Flüelen bis Giubiasco .	415 419	100	394 770	100	267 933	100
Hievon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . . .	7 887	1,9	10 114	2,5	49 456	18,5
" " " Stahlschienen der Type I . . .	9 196	2,2	9 376	2,4	16 488	6,2
" " " " " " " II . . .	193 730	46,6	192 954	48,9	201 989	75,3
" " " " " " " III . . .	240	0,1	240	0,1	—	—
" " " " " " " IV . . .	204 366	49,2	182 086	46,1	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen . . .	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen . . .	147 301	35,5	146 706	37,2	168 103	62,8
" " " Eisenschwellen . . .	268 118	64,5	248 064	62,8	10 855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre mit 272 533 m unverändert; dagegen hat die Geleisefänge infolge Eröffnung des zweiten Geleises Immensee-Brunnen um 20 650 m zugenommen. Die Gesamtlänge der doppelspurigen Strecken beträgt nun auf Ende des Jahres 142 886 m (52,1 % der Bahnlänge).

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 116 830 m. Die Verringerung dieser Länge gegenüber 1903 (117 929 m) rührt daher, daß die zweiten Hauptgeleise der Stationen der neuen doppelgleisigen Strecke Immensee-Bruppen nicht mehr unter den Ausweichgeleisen, sondern unter den durchgehenden Hauptgeleisen gezählt sind.

ad 3. Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke.
Die Ausgaben betragen:

	1904	1903
a) Für den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern	Fr. 3 705. —	Fr. 5 264. 10
b) Für den laufenden Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe, der Stationen und der Strecke	„ 126 026. 49	„ 87 778. 44
c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch und Wiederherstellungsarbeiten anlässlich Vergrößerung von Gebäuden	„ 16 390. 35	„ 11 902. 05
d) Für prov. Schuppen zur Einlagerung von Getreide in Bruppen und Altdorf	„ 69 340. 16	„ 29 601. 80
zusammen	Fr. 215 462. —	Fr. 134 546. 39
mehr	Fr. 80 915. 61	

ad b) bemerken wir, daß die Mehrkosten gegenüber 1903 (Fr. 38 248. 05) zum größten Teil durch notwendige umfangreichere Renovationen im Äußern und Innern der Bahnhof- und Stationsgebäude entstanden sind; sodann hat auch der Unterhalt der Hochbauten der Zentralwerkstätte und derjenige der Wasserversorgungsanlagen mehr gekostet als pro 1903.

ad d) verweisen wir auf das in unserm vorjährigen Berichte an gleicher Stelle Gesagte; die Ausgaben betreffen den Rest für die Getreidelagerung der Periode 1903/04 und einen ersten Teil für die Lagerungen der Periode 1904/05; letztere erreichten in der ersten Dekade des Monats Januar 1905 den höchsten Bestand von 5 619 Wagenladungen (1904: 5 532 Wagenladungen).

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

1904	1903
Fr. 102 139. 65	Fr. 82 446. 28
mehr Fr. 19 693. 37	

Die Mehrkosten kommen auf den Unterhalt der Telegraphen- und Signalleitungen und den Unterhalt der Einfriedigungen; erstere wegen der vermehrten Leitungen und notwendig gewordenen ausgedehnteren Auswechslungen von Gestängen, letztere auf vermehrten Abgang von hölzernen Einfriedigungen und Ersatz von unzureichenden Lebhägen durch Steinplatten- und Drahtseileinfriedigungen.

ad 5. Rääumung der Bahn von Schnee und Eis.

1904	1903
Fr. 54 996. 43	Fr. 63 318. 10
weniger Fr. 8 321. 67	

Die Ausgaben waren im Berichtsjahre etwas geringer, obwohl in Göschenen und zwischen Airolo und Ambri in der Winterperiode anfangs des Jahres wieder starke Schneefälle eingetreten sind; erhebliche Betriebsstörungen wurden weder durch Schneefall noch durch Lawinen verursacht.

C. Sonstige Ausgaben.

	1904	1903
	Fr. 81 114. 09	Fr. 78 786. 30
mehr	Fr. 2 327. 79	

Die Mehrkosten wurden durch größere Reparaturen und Konstruktionen an der Schneeschleudermaschine (Rotary) verursacht (Fr. 7 909. 09).

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben im Betrage von Fr. 3 473 056. 44 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 269 114. 27. Von dieser Mehrausgabe fallen Fr. 248 921. 03 auf Personalkosten und Fr. 20 193. 24 auf sonstige Ausgaben.

Die Zunahme der Personalausgaben ist hauptsächlich auf die im Laufe des Jahres infolge der Durchführung des neuen Arbeitsgesetzes notwendig gewordene Personalvermehrung zurückzuführen.

Die Erhöhung der sonstigen Ausgaben fällt der Hauptsache nach auf die Posten für Drucksachen, Papier, Formulare, Billette, Brenn- und Beleuchtungsmaterial und ist eine Folge der Zunahme des Verkehrs.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1904	1903
A. Personalausgaben	Fr. 1 652 897. 40	Fr. 1 542 132. 52
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 2 408 284. 53	„ 2 407 134. 66
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 1 485 932. 49	„ 1 317 597. 83
D. Sonstige Ausgaben	„ 44 288. 63	„ 37 687. —
zusammen	Fr. 5 591 403. 05	Fr. 5 304 552. 01
mehr	Fr. 286 851. 04 = 5,4 %.	

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1904	5 151 090	775 757 340
„ „ 1903	5 105 007	755 804 480
Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre beträgt:	46 083 = 0,9 %	19 952 860 = 2,64 %.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen folgendermaßen:

A. Personalausgaben.

	1904	1903
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 53 092. 64	Fr. 39 089. 86
mehr	„ 14 002. 78	

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1904	1903
	Fr. 84 944. 60	Fr. 78 488. 86
mehr „	6 455. 74	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1904	1903
	Fr. 1 231 246. 71	Fr. 1 166 463. 35
mehr „	64 783. 36	

c) Wagenvisiteure:

	1904	1903
	Fr. 96 409. 39	Fr. 87 557. 70
mehr „	8 851. 69	

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

	1904	1903
	Fr. 187 204. 06	Fr. 170 532. 75
mehr „	16 671. 31	

Die unter Ziffer IV A 1—3 angeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 110 764. 88 gegenüber dem Vorjahre sind hauptsächlich durch die infolge des neuen Arbeitszeitgesetzes notwendig gewordene Personalvermehrung entstanden.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1904	1903
	Fr. 2 112 380. 47	Fr. 2 162 888. 50
weniger „	50 508. 03	

b) Für Wagen:

	1904	1903
	Fr. 8 670. 82	Fr. 10 060. 13
weniger „	1 389. 31	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1904	1903
	Fr. 89 977. 85	Fr. 88 857. 99
mehr „	1 119. 86	

b) Für Wagen.

	1904	1903
	Fr. 13 556. 49	Fr. 11 224. 13
mehr „	2 332. 36	

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

	1904	1903
	Fr. 15 355. 02	Fr. 15 561. 98
weniger "	206. 96	

b) Für Wagen:

	1904	1903
	Fr. 131 263. 01	Fr. 82 511. 58
mehr "	48 751. 43	

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

a) Für Lokomotiven:

	1904	1903
	Fr. 32 453. 94	Fr. 31 720. 73
mehr "	733. 21	

b) Für Wagen:

	1904	1903
	Fr. 4 626. 93	Fr. 4 309. 62
mehr "	317. 31	

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

für die Lokomotiven	weniger Fr. 48 861. 92
" " Wagen	mehr " 50 011. 79

zusammen mehr Fr. 1 149. 87

Die Minderausgaben für die Lokomotiven resultieren aus dem geringern Kohlenverbrauch, wofür trotz den etwas größeren Fahrdienstleistungen der Betrag von Fr. 50 508. 03 weniger verausgabt wurde.

Der Kohlenverbrauch war:

	1904	1903
Per Lokomotivkilometer	15,78 kg	16,29 kg = weniger 3,14 %
Per Bruttotonnenkilometer	0,105 "	0,110 " = weniger 4,55 %

Der geringere Kohlenverbrauch ist durch die Einführung eines besonderen Heizerinstruktionsdienstes erzielt worden, der im Berichtsjahre für die richtige Bedienung der Feuerung in Verbindung mit den an 111 Lokomotiven angebrachten Langer'schen Rauchverbrennungsapparaten durchgeführt wurde.

Die Mehrausgabe für die Wagen ist hauptsächlich dadurch erfolgt, daß an die italienischen Bahnverwaltungen nachträglich bis zum Jahr 1901 zurück zu datierende Vergütungen für die elektrische Beleuchtung ihrer für den durchgehenden Verkehr gestellten Kurswagen zu leisten waren, wofür die bezüglichen Vereinbarungen erst im Berichtsjahre zum Abschluß gebracht wurden. Die genannten Vergütungen erscheinen erstmals in der Rechnung und zwar für die Jahre 1901—1904 mit dem Betrag von Fr. 50 336. 70.

C) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

	1904	1903
	Fr. 936 956. 92	Fr. 795 889. 91
mehr "	141 067. 01	

2. Personenwagen:

	1904	1903
	Fr. 341 511. 24	Fr. 308 358. 51
mehr „	33 152. 73	

3. Lastwagen:

	1904	1903
	Fr. 207 464. 33	Fr. 213 349. 41
weniger „	5 885. 08	

Für den Unterhalt und die Erneuerung des Rollmaterials sind unter IV C 1—3 gegenüber dem Vorjahre Fr. 168 334. 66 mehr ausgegeben worden, weil entsprechend dem vermehrten Rollmaterialbestand mehr Lokomotiven und Wagen zur Reparatur gekommen sind, für die stark beanspruchten Schnellzugslokomotiven größere Kesselreparaturen und für die vierachsigen Personenwagen mehr Hauptreparaturen notwendig wurden und infolge der Erhöhung der Arbeitslöhne.

D) Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1904	1903
	Fr. 44 288. 63	Fr. 37 687. —
mehr „	6 601. 63	

Die Mehrkosten von Fr. 6 601. 63 sind hauptsächlich für die Ergänzung und den Unterhalt von Inventargegenständen des Lokomotiv- und Wagendienstes entstanden.

V. Verschiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht- und Mietzinsen betragen:

	1904	1903
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 177 418. 76	Fr. 184 097. 74
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 645 033. 57	„ 605 373. 07
3. Für sonstige Objekte	„ 6 583. 48	„ 5 664. 52
	Fr. 829 035. 81	Fr. 795 135. 33

Die Ausgaben für Pachtung von Bahnhöfen und Bahnstrecken betragen Fr. 6 678. 98 weniger als 1903.

Die Mehrausgaben für Rollmaterial (Wagenmiete) Fr. 39 660. 50 sind namentlich infolge der Zirkulation von deutschen bzw. italienischen Personenwagen auf der Gotthardbahn bis Ende 1904 entstanden.

Auf Verlust an Hülfsgeſchäften ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Ausgabe von Fr. 453. 54 für auf dem Materialkonto konstatierte Abgänge.

Feuerversicherungen. Die Versicherung gegen Feuerschaden hat im Berichtsjahre zu keinen besonderen Maßnahmen Anlaß gegeben. Dagegen erforderte der hohe Stand der Getreidelager in den Lagerschuppen in Brunnen, Altdorf und Flüelen den Abschluß einer Reihe von Versicherungsverträgen für Getreide auf kurze Dauer, wie im Jahre 1903.

Unfallentschädigungen. Die Ausgaben beliefen sich auf Fr. 89 629.32 gegen Fr. 108 398.01 im Jahre 1903.

Auf Grund des Haftpflicht-Übereinkommens vom 5. September 1885 hatten wir im Jahr 1904 zu bezahlen:

Fr. 832.46	für den Unfall von	Bruggen	vom Jahre	1902
" 6 927.75	" " " "	Palézieux	" "	1903
" 749.60	" " " "	Mönchenstein	" "	1891
" 107.88	" " " "	Zollikofen	" "	1891
" 831.40	" " " "	Bütschwil	" "	1901
<u>Fr. 9 449.09</u>				

Unsere Leistungen an die Versicherungsgemeinschaft haben seit deren Bestand, d. h. vom 1. Oktober 1885 an bis zum 31. Dezember 1904 betragen Fr. 374 803.85. Dieselben verteilen sich auf folgende Unfälle:

Unfall zwischen Itenan und Convers	vom	8. Juli	1886	Fr.	3 341.98
" de Werra in St.-Maurice	"	2. August	1887	"	3 443.44
" bei Mönchenstein	"	14. Juni	1891	"	204 539.17
" im Böhbergstunnel	"	25. Juni	1891	"	7 794.21
" bei Zollikofen	"	15. August	1891	"	101 449.24
" Jak. Schindler in Auvernier	"	10. Dezember	1893	"	364.67
" Jos. Bommer in Aarau	"	18. Januar	1894	"	1 432.74
" in Aarau	"	4. Juni	1899	"	31 238.54
" Jean Grisoni bei Gressier	"	29. Juli	1899	"	138.82
" Postpacher Matter in Bern	"	8. Dezember	1900	"	3 676.38
" bei Hendschikon	"	12. April	1901	"	924.85
" " Neuveville	"	2. September	1901	"	5 766.—
" " Bütschwil	"	6. Dezember	1901	"	1 645.13
" " Bruggen	"	10. Mai	1902	"	2 120.93
" " Palézieux	"	21. November	1903	"	6 927.75
			Wie oben	Fr.	374 803.85

Einzelne Haftpflichtfälle sind aber noch nicht erledigt. Auf die Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904, d. h. in die Rechnungsperiode für den Rückkauf, fallen 9 Fälle mit Zahlungen im Betrage von Fr. 52 438.40, welche bei der Rückkaufsberechnung 2 $\frac{1}{2}$ fach in Anschlag kommen; auch diese Fälle sind aber noch nicht ganz abgeschlossen.

Die Leistungen unserer Gesellschaft beziffern sich somit bis zum 31. Dezember 1904 auf etwas mehr als 500 000 Fr.; eine Gegenleistung haben wir nie beanspruchen müssen. Wir waren deshalb nicht wenig überrascht, als uns die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen mit Schreiben vom 18. März d. J. das genannte Übereinkommen mit seinen Nachträgen auf den 30. September 1905 gekündigt hat. Dazu müssen wir freilich bemerken, daß die Bundesbahnen nach Verstaatlichung der Zentralbahn, Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Jura-Simplonbahn neben uns noch der einzige Vertragskontrahent sind, daß wir uns an den Schadenssummen nach Abzug einer mäßigen Leistung, welche die vom Unfall betroffene Verwaltung zum voraus übernehmen muß, bisher mit 14—16 % zu beteiligen hatten.

Trotz des für uns ungunstigen Ergebnisses bedauern wir die Kündigung sehr, denn die gegenseitige Versicherung gewährt den Mitgliedern der Gemeinschaft eine unbeschränkte Sicherheit, eine außerordentlich freie Bewegung in der Abwicklung der Haftpflichtfälle gegenüber den Reisenden und Drittpersonen und eine mit den

geringsten Unkosten verbundene Verwaltung. Wir haben uns gefragt, ob wir einen Versicherungsvertrag mit einer Unfallversicherungs-Gesellschaft abschließen sollen, nehmen aber hiervon Umgang. In erster Linie ist uns bekannt, daß diese Gesellschaften Verträge mit unbeschränkter Haftung nicht mehr eingehen, zweitens sind die Prämien sehr hoch, und endlich wäre der Abschluß durch den Umstand in hohem Maße erschwert, daß wir uns nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit versichern könnten. Wir kommen deshalb zur Anlegung einer Spezialreserve und werden hiervon bei der Gewinn- und Verlustrechnung zu sprechen haben.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahr eingereicht: 7622.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Verlust, Minderung und Beschädigung	in 1377 Fällen	Fr. 64 752. 26
„ Verspätung und irrige Instradierung	„ 1298 „	„ 25 201. 54
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen zc.	„ 6 „	„ 11. 95
„ Verschiedenes	„ 3 „	„ 99. 65
zusammen in 2684 Fällen		Fr. 90 065. 40

Hiervon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 65 310. 80	
Beteiligung fehlbarer Angestellter zc.	„ — . —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 2 077. 54	Fr. 67 388. 34
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 22 677. 06

Konzeptionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu entrichtende Konzeptionsgebühr ist wie im Jahre 1903 auf Fr. 55 200.— festgesetzt worden.

Beiträge an die Hilfskasse und an die Krankenkassen, Geschenke. Wir verweisen auf Seite 31 u. ff.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrage von Fr. 66 897. 39 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 9 322. 68, verursacht hauptsächlich durch die Erweiterung der Primar- und Sekundarschulen in Bellinzona. Sie schließen unter anderem folgende Posten in sich:

- Fr. 16 794. 22 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona.
- „ 7 677. 91 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte, und
- „ 30 678. — Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 109 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen:	auf den Stationen	1
	auf offener Bahn	—
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	1
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:		106
4. Andere Unfälle:		—
Gesamtzahl der Unfälle		108

Infolge dieser Unfälle wurden

	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	1
Bahnbedienstete	2	102
Drittpersonen	1	—
	3	103
Selbstmordversuch		1

Betreffend die Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 31. Juli stürzte der Gütervorarbeiter Bomio Angelo in Bellinzona beim Einlad von Gilgut in Zug 79 vom Handgepäckswagen, wobei er unter eine nachstürzende 250 kg schwere Kiste geriet; Bomio ist den dabei erlittenen Verletzungen am 22. August erlegen.

Am 22. August wurde das ca. 2 Jahre alte Knäblein August des Landwirthes Fajbind, welches von dem etwa 25 Meter von der Bahn entfernt liegenden Hause weg durch die Latteneinfriedigung der Bahn auf das Geleise gelangt sein muß, zwischen Walchwil und Goldau vom Zug 201 überfahren und sofort getötet.

Am 4. Oktober geriet der Bauarbeiter Bosco Antonio beim Gang von der Arbeitsstelle bei der Stellwerksanlage zwischen den Geleisen III und IV zum Perron auf dem Bahnhofe Arth-Goldau unter eine manövrierende Lokomotive und erlitt so starke Verletzungen, daß er noch am gleichen Tage denselben erlag.

2. Hilfs- und Krankenkassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 1908 auf 2063, das Vermögen von Fr. 6 961 084. — auf Fr. 7 604 788. 46 gestiegen. Auf den 31. Dezember 1904 ist wiederum die versicherungstechnische Bilanz durch Experten aufzustellen; die bezüglichen Arbeiten sind angeordnet worden. Im übrigen verweisen wir auf die tabellarischen Übersichten.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invaliddität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10	—	11	16	2063

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahres- anfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wieder- eintritt d. Er- werbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Altersal- tersentschädigung	Gestorben	Total	durch Altersal- tersentschädigung	nach § 12)	Gestorben	Total		
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	1	10	—	3	6	9	18	242
1904	18	242	3	31	3	10	—	1	14	—	—	4	4	7	269

*) 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	Total
1894	2 181 671. ³⁷	100 389. ^{08*}	151 881. ⁴⁸	141 586. ^{38†}	2 575 528. ³¹
1895	2 491 899. ⁷⁶	122 234. ^{28*}	267 554. ^{27 **}	141 962. ^{19†}	3 023 650. ⁵⁰
1896	2 935 802. ²²	94 288. ⁹⁵	346 530. ^{95 ††}	158 941. ^{72†}	3 535 563. ⁸⁴
1897	3 443 950. ⁵²	106 954. ⁵⁴	226 114. ⁵⁸	152 671. ⁶¹	3 929 691. ²⁵
1898	3 833 065. ¹³	105 533. ⁴²	247 457. ²⁹	164 666. ⁰⁶	4 350 721. ⁵⁴
1899	4 243 346. ⁵⁶	122 144. ²⁷	274 258. ¹¹	177 374. ³⁸	4 817 123. ³²
1900	4 694 600. ³¹	151 655. ³⁹	306 810. ⁴¹	205 437. ⁵⁰	5 358 503. ⁶¹
1901	5 214 294. ⁷³	156 367. ²²	290 607. ³³	222 867. ²⁵	5 884 136. ⁵³
1902	5 719 920. ⁵³	160 985. ²⁰	313 810. ⁹⁶	257 757. ⁴⁶	6 452 474. ¹⁵
1903	6 263 999. ⁵⁸	202 437. ⁹²	427 833. ³⁹	262 887. ¹⁰	7 157 157. ⁹⁹
1904	6 961 084.—	198 525. ⁴⁶	354 452. ⁵⁵	305 808. ⁵⁷	7 819 870. ⁵⁸

*) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.

**) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100 000.—.

†) Zinsen und Kursgewinne.

††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103 881. 69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs- entschädi- gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo- vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinter- lassenen ver- storb. Mitgl.	Aversalent- schädigungen	Total				
1894	39 182. ⁷⁵	34 056. ⁰⁸	4 250.—	77 488. ⁸³	3 260.—	2 879. ⁷²	83 628. ⁵⁵	2 491 899. ⁷⁶
1895	34 442. ²⁵	39 152. ³⁰	8 100.—	81 694. ⁵⁵	4 075. ²⁰	2 078. ⁵³	87 848. ²⁸	2 935 802. ²²
1896	32 710. ⁰⁵	44 846. ⁹²	8 470.—	86 026. ⁹⁷	3 108. ⁸⁰	2 477. ⁵⁵	91 613. ³²	3 443 950. ⁵²
1897	36 393. ⁵¹	56 128. ⁹⁶	—	92 522. ⁴⁷	1 662. ⁶⁵	2 441.—	96 626. ¹²	3 833 065. ¹³
1898	39 989. ³¹	63 240. ⁴²	—	103 229. ⁷³	1 585. ²⁰	2 560. ⁰⁵	107 374. ⁹⁸	4 243 346. ⁵⁶
1899	47 238. ³⁶	70 306. ⁵⁵	—	117 544. ⁹¹	2 340. ⁴⁰	2 637. ⁷⁰	122 523. ⁰¹	4 694 600. ³¹
1900	51 804. ⁷²	80 895. ⁹⁸	4 000.—	136 700. ⁷⁰	4 859. ³³	2 648. ⁸⁵	144 208. ⁸⁸	5 214 294. ⁷³
1901	63 854. ⁸⁰	91 049. ⁵⁵	—	154 904. ³⁵	6 744. ¹⁰	2 567. ⁵⁵	164 216.—	5 719 920. ⁵³
1902	79 921.—	96 253. ²⁷	5 000.—	181 174. ²⁷	4 529. ⁴⁰	2 770. ⁹⁰	188 474. ⁵⁷	6 263 999. ⁵⁸
1903	83 898. ⁴⁴	104 902. ⁰⁵	—	188 800. ⁴⁹	4 349. ⁴⁵	2 924. ⁰⁵	196 073. ⁹⁹	6 961 084.—
1904	94 946. ²⁴	113 196. ²⁵	1 000.—	209 142. ⁴⁹	3 025. ⁴³	2 914. ²⁰	215 082. ¹²	7 604 788. ⁴⁶

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Rechnung der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter ergibt einen Rückgang des Vermögens von Fr. 79 172.77 auf Fr. 72 191.89. Die Erklärung hierfür liegt in der Mindereinnahme auf dem Posten: „Regelmäßige Beiträge der Mitglieder“, der von Fr. 24 733.35 auf Fr. 16 705. — zurückgegangen ist, während die Ausgaben für Unterstützungen an lebende Mitglieder nur eine Abnahme von Fr. 31 061.06 auf Fr. 28 088.10 aufweisen. Es erklärt sich das aus der Tatsache, daß im Jahr 1903 auch die Arbeiter beim Bau des II. Geleises der Strecke Immensee-Brunnen der Kasse angehörten, dann aber im Jahre 1904 mit der Beendigung der Bauten keine Beiträge mehr leisteten.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättedienst beschäftigten Arbeiter ergibt eine Vermögenszunahme von Fr. 58 006.13 auf Fr. 63 978.87.

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3 538.64. Für Belohnungen von Angestellten des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes wurden demselben Fr. 280. — entnommen. Der Titelbestand wurde im Jahre 1904 von Fr. 96 000. — auf nominell Fr. 100 000. — $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen der Schweizer Bundesbahnen erhöht.

F. Hilfsgehilfen.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der definitiven Angestellten ist um 1 Werkführergehilfen und 1 Vorarbeiter reduziert und um 1 Magazinshilfen vermehrt worden.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 539 Mann

„ 31. Dezember „ „ „ „ 519 „

Die größte Zahl am Monatsende war 543, die kleinste 519 Mann, und zwar:

Monteurs	10—10	Glafer und Gehülfen	2—2
Gruppenchefs	4—4	Maler und Gehülfen	21—19
Schlosser und Gehülfen	202—185	Sattler und Gehülfen	15—16
Dreher und Gehülfen	42—43	Hobler, Bohrer und Fräser	12—13
Kupferschmiede und Gehülfen	4—4	Handlangermeister	5—5
Kesselschmiede und Gehülfen	8—8	Handlanger	114—103
Spengler	1—1	Nachtwächter	4—4
Gießer und Gehülfen	4—4	Heizer	2—2
Schmiede und Gehülfen	10—11	Lehrlinge	35—37
Zuschläger	12—11	Ausläufer	1—1
Schreiner und Gehülfen	35—36		

Im ganzen gelangten 242 Lokomotiven, 884 Personen- und 2617 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 29 Lokomotiven, 29 Personen- und 36 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 25 Lokomotiven, 32 Personen- und 66 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Ersatz der alten Führerbremssventile No. 23 durch solche mit Ausgleichvorrichtung und Druckregler an 20 Lokomotiven; Anbringen der zweiteiligen Metallkupplung für Dampfheizung zwischen Lokomotiven und Tender an 51 Lokomotiven; Anbringen des Langer'schen Rauchverzehrers an 87 Lokomotiven, Anbringen der Lufteinlassventile, System „Ricour“, an 8 Lokomotiven; Umbau der Lokomotive No. 144 in eine Heißdampflokomotive, System „Pielot“; Anbringen des elektr. Klingelwerkes an 6 Wagen; Anbringen der Dynamo- maschinenbeleuchtung System Brown, Boveri & Cie. an 2 vierachsigen Wagen; Anbringen der Faltenbalgvorreiber nach deutschem Normal an 74 Wagen; Anfertigung von Materialien, wie: Rotgußmutter, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben zc. für die Materialverwaltung.

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

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 91 Mann
„ 31. Dezember 103 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 91 und 103 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	23—27	11—12	10—11
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	7—9	3—4	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	10—13	5	9—13

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre . . . 49 085,340 m³ Gas

Die Vorräte betragen am 1. Januar 1904 . . . 374,000 „ „

Total 49 459,340 m³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn . . . 30 159,699
„ „ fremder Verwaltungen . . . 15 312,810

45 472,009 m³ Gas

Gasverlust im Jahre 1904 . . . 3 667,931 „ „

Gasvorrat am 1. Januar 1905 . . . 319,400 „ „

Total wie oben 49 459,340 m³ Gas

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 39

„ nutzbaren „ „ „ 1. 50.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1904	1903
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	16	16
Archivariat	2	3
Bureau der Rechnungsrevision	8	7
Buchhaltungsbureau	6	6
Hauptkasse	6	6
Kommerzielles Bureau	15	15
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	43	43
Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)	5	4
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	4	4
Abwartpersonal	8	8
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	39	31
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	12	16
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen .	13	11
	187	180

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	22	21
Bahningeniure und deren Bureau	17	17
Bahnmeister und Aufseher	25	25
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülften . .	45	45
Streckenwärter	103	104
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	206	182
Barrierenwärterinnen	121	121
Verschiedene Angestellte	10	8
Arbeiter im Taglohn	535	512
	1084	1035

3. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	19	16
Wagenkontrolle	11	11
Betriebsinspektion	1	1
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetdrucker	1	1
Bahnhofsvorstände	8	8
Stationsvorstände	36	36

Übertrag* 78 1271 75 1215

	<u>1904</u>	<u>1903</u>
Übertrag	78 1271	75 1215
Souschef	22	18
Stationsgehilfen	96	82
Einnehmer	14	12
Gepäckexpedienten	9	7
Ambulante Stellvertreter	16	16
Telegraphisten	23	23
Wagenkontrollenre	29	27
Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso und Luino	2	2
Stellvertreter derselben; ferner Rechnungsführer, Güterkassier, I. Zollbeklarant in Chiasso und Luino und Stellvertreter des Lagerhaus-Verwalters	8	8
Vorstände der Güterexpeditionen Arth-Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Goldau)	6	6
Güterexpeditionsgelhilfen	68	58
Güterschaffner	22	23
Rangiermeister	16	12
Rangiermeister-Gelhilfen	9	5
Portiers	11	10
Volontäre	45	50
Stationswärter	160	137
Rangiervorarbeiter, definitiv	6	6
Gütervorarbeiter, "	12	12
Manövranten, "	48	36
Stationsarbeiter, "	41	39
" mit Tagelohn	235	201
Beleuchtungswärter	7	7
Ober-Zugführer	2	2
Zugführer	75	71
Kondukteure	139	115
Schlafwagenbediener	3	3
Bremsen	189	172
	1391	1235

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hilfspersonal (inkl. 1 provisorisch. Bureaugehilfe)	19	18
Vorstände der Maschinendepots und deren Hilfspersonal (inkl. 2 prov. Bureaugehilfen, 3 Ausläufer und 1 Wartefrau)	29	26
Lokomotivführer	143	137
Lokomotivbeizler	148	140
Übertrag	339 2662	321 2450

	1904	1903
Übertrag	339 2662	321 2450
Lokomotivheizer, provisorisch	41*)	34*)
Puffermeister	3	3
Lokomotivputzer	112	101
Lampisten	5	4
Wagenauffseher	1	1
Wagenvisiteure	26	25
Wagenvisiteure, provisorisch	7	8
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	42	40
Aufseher für die elektr. Zugbeleuchtung	1	1
Arbeiter der Akkumulatoren-Station	4	3
	581	541

5. Werkstätten dienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstattenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 provisorischer Bureaugehülfe und 1 Ausläufer)	13	13
Werkführer (3) und Werkführergehülfsen (5)	8	8
Vorarbeiter	12	13
Monteurs, Gruppenchefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser und Dampfmaschinenheizer	384	366
Handlanger und Nachtwächter (4)	110	121
Lehrlinge	37	37

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Werkführergehülfsen	1	1
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	53	55
Handlanger (inkl. 1 Ausläufer)	30	25
Lehrlinge	11	8
	663	651

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfsen	1	1
Gasarbeiter	6	5
	8	7
Total	3914	3649

Rekapitulation.

	1904	1903
Zahl der Betriebsbeamten	2256, per Bahnkilometer 8,17	2033, per Bahnkilometer 7,36
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1658, „ „ 6,01	1616, „ „ 5,85
Total	3914, per Bahnkilometer 14,18	3649, per Bahnkilometer 13,21

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