

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **34 (1905)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Bezugnehmend auf die im vorjährigen Geschäftsberichte an gleicher Stelle gemachten Mitteilungen über die in Ausführung begriffenen Ergänzungs- und Neubauten berichten wir, daß die Verbesserung der Kommunikations-Verhältnisse im Bereiche des Bahnhofes Chiasso, sowie auch die Stellwerks- und Signaleinrichtungen für diesen Bahnhof zwar vollendet sind, jedoch wegen ausständiger Rechnungen noch nicht abgerechnet werden konnten.

Was die Verstärkung der Eisenkonstruktion der Brücken und Durchlässe betrifft, so werden diese Arbeiten auf der Nordseite des Gotthard fortgesetzt. Die Erneuerung der Eisenkonstruktion der zweiten Öffnung der Verzasca-Brücke bei Gordola wurde anfangs des laufenden Jahres vollendet, so daß nunmehr die im Jahre 1902 begonnene, mit erheblichem Aufwand verbundene Erneuerung der Eisenkonstruktionen für die 5 Öffnungen der Tessin-Brücke und für die 2 Öffnungen der Verzasca-Brücke auf der Linie Cadenazzo-Locarno durchgeführt ist; wir verweisen diesbezüglich auf unseren Geschäftsbericht pro 1902, Seite 18.

Die im vorigen Jahre bestellten 6 Lokomotiven und 3 vierachsigen kombinierten Gepäck- und Postwagen wurden im Berichtsjahre abgeliefert und stehen mit ihren Kosten auch bereits in der vorliegenden Baurechnung. Infolge der Zunahme des Verkehrs in der jüngst abgelaufenen Betriebsperiode mußten wir an eine weitere Vermehrung des Lokomotivparkes gehen und haben zur Ablieferung noch im laufenden Jahre bestellt:

8 Schlepptender-Lokomotiven der Serie C⁴/₅ für Güterzüge und Schnellzugsvorspann auf starken Steigungen.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. **Personen- und Gepäckverkehr.** Das Geltungsgebiet der Generalabonnements hat seit dem 1. Januar 1901, auf welchen Zeitpunkt letztmals die Taxen neu festgesetzt wurden, eine Erweiterung um nahezu 500 Kilometer erfahren, worunter sich u. a. das wichtige Netz der Itäliischen Bahnen und die Strecke Brig-Sjelle (Simplontunnel) befinden. Infolge dieser Erweiterung des Geltungsbereichs und mit Rücksicht auf die ohnehin niedrigen Erträgnisse der Generalabonnements wurden die Preise derselben auf den 1. Januar 1906 etwas erhöht, bei welchem Anlaß auch ein neues Abonnement, gültig für 45 Tage, vereinbart wurde. Die neuen Preise betragen:

a) für eine Person:	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
für 15 Tage	Fr. 80.—	Fr. 55.—	Fr. 40.—
" 30 "	" 120.—	" 85.—	" 60.—
" 45 "	" 160.—	" 110.—	" 80.—
" 3 Monate	" 280.—	" 195.—	" 140.—
" 6 "	" 440.—	" 310.—	" 220.—
" 12 "	" 690.—	" 485.—	" 345.—
b) für zwei Personen in derselben Geschäftsfirma:			
für 12 Monate	Fr. 920.—	Fr. 645.—	Fr. 460.—

Gleichzeitig wurde die Verteilung der Einnahmen aus den 3, 6 und 12 monatlichen Abonnements insofern geändert, daß nunmehr an diesen Einnahmen die Gesamteinnahmen der einzelnen beteiligten Transportanstalten aus dem Personenverkehr, also auch diejenigen der I. Klasse, die bisher ausgeschlossen waren, partizipieren. Hierdurch wurde unsern Bestrebungen nach einer Stärkung, unsern Leistungen im Abonnementsverkehr besser entsprechenden Beteiligung an den Erträgnissen der Generalabonnements (vergl. Geschäftsbericht für das Jahr 1900, Seite 14) wenigstens teilweise Rechnung getragen.

Im Berichtsjahre wurden 16 neue Tarife und 11 Tarifnachträge eingeführt.

Einschließlich der vom Vorjahr her unerledigt gebliebenen 29 Fälle kamen im Berichtsjahr 1905 3173 Fahr- gelbklamationen zur Erledigung, von denen 153 abgewiesen wurden, während in 1567 Fällen den Rückerstat- tungsgeſuchen ganz oder teilweise entsprochen und inſgeſamt ein Betrag von Fr. 21,574.99 zurückbezahlt wurde. 28 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächſte Jahr übertragen werden.

2. Güter- und Viehverkehr. Für den ſchweizeriſch-italieniſchen Güterverkehr wurde auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonroute die Ausgabe eines gemeinſamen Tarifs via Gotthard und via Simplon vereinbart, deſſen Drucklegung von uns übernommen wurde. Derſelbe wird für den größten Teil der Schweiz Taxen via Gotthard und via Simplon enthalten, für gewiſſe, im ausgedehnten Gotthardgebiet liegende Stationen der Nord- und Oſtſchweiz, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, dagegen nur ſolche via Gotthard und für das ganz in der Interieſſenſphäre der Simplonroute liegende weſtſchweizeriſche Gebiet nur Taxen via Simplon. Soweit für eine Station Taxen via Gotthard und via Simplon beſtehen, hat der Abſender die Wahl, mittels entſpre- chender Routenvorſchrift im Frachtbriefe die Güter zu den Taxen des Beförderungsweges über die eine oder die andere der beiden Routen zu leiten. Die Taxen der Gotthardroute beruhen auf den biſherigen Grundlagen; die Taxen für die Bundesbahnſtrecken der Simplonroute wurden im allgemeinen in der Weiſe berechnet, daß für eine Entfernung von 195 Kilometer (effektiv) die gleichen Geſamttaxen wie von der Gotthardbahn für die gleich lange Strecke Pino tranſit—Luzern tranſit und für die Reſtſtrecken die normalen Taxen eingerechnet wurden. Durch dieſe Art der Tarifberechnung wird die gegenseitige Konkurrenzierung der beiden Routen vermieden und es wird im großen und ganzen jede derſelben den ihr naturgemäß zuſtehenden Verkehr erhalten.

In den deutſch-italieniſchen Tarifverband wird die Simplonroute nach den Erklärungen der ſchweizeriſchen Bundesbahnen biſ auf weiteres nicht eintreten, da die kürzeſte Route zwiſchen Deutſchland und Italien nur in ganz beſchränktem Umfang über den Simplon führt.

Im Berichtsjahre gelangten 27 Tarife und 48 Tarifnachträge zur Einführung, wovon wir ſpeziell die Tarife für den Verkehr zwiſchen gewiſſen Gebieten Deutſchlands und Stationen unſerer Verwaltung erwähnen.

Zu den auf 1. Januar 1905 pendent gebliebenen 403 Frachtreklamationen ſind im Berichtsjahre 1905 3173 neue Fälle hinzugekommen. Von dieſen 3576 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3108 erledigt, ſo daß 468 als unerledigt auf das Jahr 1906 vorgetragen wurden.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat vorſchriftsgemäß am 1. Mai in Kraft.

In demſelben haben die Saisonzüge wieder Aufnahme gefunden, die im Sommer 1904 vom 1. Juli biſ und mit 14. September verkehrt haben und dieſes Jahr vom 1. Juli biſ und mit 30. September ausgeführt wurden. Es betrifft dieſes den Frühzug 7 Luzern-Göſchenen und den Spätzug 8 Göſchenen-Luzern, ſowie ihre Anſchlußzüge 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug.

Im weiteren wurde die Doppelführung des 7.10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges 52/118 von Mailand biſ Goldau, die voriges Jahr für die Zeit vom 1. Juli biſ und mit 15. September vorgeſehen war, wieder aufgenommen, dieſes Jahr jedoch, dem Bedürfniſſe entſprechend, auf die Zeit vom 1. Juni biſ und mit 30. September ausgebehnt.

Als weſentliche Neuerungen ſind zu verzeichnen:

1. Die Einführung eines neuen Schnellzuges 105 Luzern-Chiaſſo mit Abgang in Luzern 9.45 vorm. und Ankunft in Chiaſſo 3.49 nachm. Dieſer ſchnellfahrende Zug, der an den 7.15 vorm. von Baſel abgehenden

und 9.23 vorm. in Luzern eintreffenden bereits bestehenden Schnellzug 105 Basel-Luzern angeschlossen wurde, erhielt in Chiasso Fortsetzung nach Mailand durch einen neuen Schnellzug 49, der 4.14 nachm. von Chiasso abging und 5.25 nachm. in Mailand eintraf. Schnellzug 105 nimmt in Basel die Korrespondenz der zwischen 6 und 7 Uhr vorm. daselbst aus Deutschland, Frankreich, England und Belgien ankommenden 6 Schnellzüge auf. In Luzern kann derselbe von Bern aus über Olten erreicht werden und in Flüelen schließt derselbe an das Schiff an. Ein Anschluß an Zug 105 von Zürich her wurde dadurch hergestellt, daß die Schweiz-Bundesbahnen einen neuen Schnellzug 172 Zürich-Zug mit Abgang in Zürich 9.05 vorm. und Ankunft in Zug 9.50 vorm. einrichteten, der von Zug nach Goldau durch den neu eingelegten Schnellzug 205 mit Abgang in Zug 9.53 vorm. und Ankunft in Goldau 10.14 vorm. Fortsetzung erhielt. Während dem neuen Schnellzug 205 Zug-Goldau alle drei Wagenklassen zugewiesen wurden, haben wir den neuen Schnellzug 105 Luzern-Chiasso nur mit Wagen erster und dritter Klasse ausgerüstet. Maßgebend für diese in der Schweiz außergewöhnliche Zusammensetzung des Zuges 105 war die Absicht, diesen Zug nicht zu überlasten und ihm dadurch den Charakter eines Expreszugess besser zu wahren. Gewählt wurde die erste und die dritte Wagenklasse, weil nach jeder Richtung bereits zwei den Charakter von Expreszügen tragende Schnellzüge verkehrten, von denen der eine nur Wagen erster, der andere nur Wagen erster und zweiter Klasse führte, und wir es deshalb als im Interesse des Verkehrs gelegen erachteten, in dem neuen Schnellzug 105 die zweite Wagenklasse durch die dritte zu ersetzen. Um demjenigen Publikum, das in der Regel die zweite Wagenklasse benützt, und nicht Anspruch auf den höchsten Komfort macht, zu gestatten, sich ausnahmsweise der dritten Wagenklasse zu bedienen, wurden in Zug 105 vierachsige Wagen dritter Klasse mit Pullmann Drehgestellen eingesetzt, die sich durch einen ruhigen Gang auszeichnen und zur größeren Bequemlichkeit der Reisenden im Innern mit Polstern versehen worden sind. Mit Wagen dritter Klasse gleichen Typs wurde auch der von Mailand ausgehende Gegenzug zu Zug 105, Expreszug 128 Chiasso-Luzern mit Abgang in Chiasso 3.49 nachm. und Ankunft in Luzern 8.47 nachm., der bis zum 1. Mai nur Wagen erster Klasse führte, ausgerüstet.

Beizufügen ist noch, daß wir die durch die Einlage des Zuges 105 herbeigeführte Entlastung des 10.50 vorm. von Luzern nach Chiasso-Mailand abgehenden Schnellzuges 107 benützt haben, einem wiederholt gestellten Ansuchen der Regierungen der Kantone Uri und Tessin zu entsprechen und Zug 107 auf einigen weiteren Stationen anhalten zu lassen.

2. Die Einführung der neuen Personenzüge 89 und 93 Bellinzona-Locarno und der neuen Personenzüge 88 und 92 Locarno-Bellinzona. Durch Zug 89 wird dem Schnellzug 105 Luzern-Chiasso Anschluß nach Locarno und durch Zug 88 dem Expreszug 128 Chiasso-Luzern Anschluß von Locarno gegeben. Zug 93 schließt in Bellinzona an Zug 5 Luzern-Chiasso, in Giubiasco an Zug 44 Chiasso-Göschenen und in Cadenazzo an Zug 68 Luino-Bellinzona an. Zug 92 dagegen hat Anschluß in Cadenazzo an Zug 69 Bellinzona-Luino und in Bellinzona an Zug 526 Bellinzona-Biasca.

3. Die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Mailand und dem Gotthard durch die Einlage eines neuen direkt an den Nachtschnellzug 102 Chiasso-Luzern anschließenden Personenzuges 336 Mailand-Chiasso mit Abgang in Mailand 8.30 nachm. und Ankunft in Chiasso 10.00 nachm.

4. Die Herstellung einer Verbindung zwischen Zug 5 und dem im Juni, Juli, August und September täglich verkehrenden, 12.50 nachm. in Goldau eintreffenden S.O.B. Zug 357, wodurch die Späterlegung des Zuges 5 bedingt war.

b) Winterfahrordnung.

Die einzige wesentliche Änderung, die der am 1. Oktober in Wirksamkeit gesetzte Winterfahrplan dem Sommerfahrplan gegenüber gebracht hat, besteht in der Siftierung der Saisonzüge 7 Luzern-Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug, sowie in der Siftierung der Doppelführung des Zuges 52/118

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

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1905 (276 Kilometer)				1904 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1904		Minder- einnahme	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	10 181 902	22	41,74	39,88	9 310 915	39	41,20	39,09	870 986	83	—	—
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	991 012	81	4,06	3,88	893 477	91	3,95	3,75	97 534	90	—	—
b. Tiere	389 918	84	1,60	1,53	367 388	05	1,63	1,54	22 530	79	—	—
c. Güter aller Art . .	12 829 818	04	52,60	50,25	12 028 860	49	53,22	50,51	800 957	55	—	—
Total	24 392 651	91	100		22 600 641	84	100		1 792 010	07	—	—
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	1 137 617	02		4,46	1 217 286	77		5,11			79 669	75
Totaleinnahmen	25 530 268	93		100	23 817 928	61		100	1 712 340	32	—	—

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

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Berichtsjahre in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Alle Verkehrskategorien weisen sowohl in den Transportmengen als in den Einnahmen eine erhebliche Zunahme auf. Die Transporteinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1 792 010. 07 oder um 7,95 % gestiegen und bisher nicht erreicht worden. Sie betragen:

	1905	1904
per Bahnkilometer	Fr. 88 379. 17	Fr. 81 886. 38
„ Zugkilometer	„ 6. 72	„ 6. 55
„ Tag	„ 66 829. 18	„ 61 750. 39

Die Monate Januar und Februar weisen kleine Mindereinnahmen, alle übrigen Monate dagegen wesentliche Mehreinnahmen auf. Die größte monatliche Einnahme hat der Monat Oktober mit Fr. 2 387 430. 10 und die kleinste der Monat Januar mit Fr. 1 336 158. 28 geliefert. Im Durchschnitt ergibt sich per Monat eine Einnahme von Fr. 2 032 720. 99 gegen Fr. 1 883 386. 82 im Vorjahre.

Über die Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind dem Berichte in bisheriger Weise die verschiedenen Resultate enthaltende Tabellen beigegeben, aus denen wir hier folgendes hervorheben:

1. Personentransport.

Der Personenverkehr hat eine bedeutende Zunahme aufzuweisen, die sich auf alle wichtigern Verkehrsarten erstreckt. Der größte Beitrag zu der Mehreinnahme ist von den Reisen mit Gesellschaftsbillets und zusammenstellbaren Fahrscheineften geliefert worden. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich von 3 106 488 auf 3 333 273 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 549 779 auf 602 409 gehoben.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer ist von 151 739 076 auf 166 264 881 gestiegen. Die Distanz, die jeder Reisende im Durchschnitt befahren hat, beträgt 49,88 Kilometer gegen 48,85 im Vorjahre. Was das prozentuale Verhältnis der Benutzung der drei Wagenklassen anbelangt, so hat die Frequenz der zweiten Klasse abgenommen, diejenige der ersten und dritten Klasse dagegen zugenommen. Es betrug die Zahl der Reisenden:

		1905	1904
in der	I. Klasse	180 271 = 5,41 %	162 066 = 5,22 %
" "	II. "	680 511 = 20,41 %	651 379 = 20,97 %
" "	III. "	2 472 491 = 74,18 %	2 293 043 = 73,81 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

		1905	1904
in der	I. Klasse	18 555 898 = 11,16 %	16 938 178 = 11,16 %
" "	II. "	46 677 122 = 28,07 %	44 952 402 = 29,63 %
" "	III. "	101 031 861 = 60,77 %	89 848 496 = 59,21 %

Jeder Reisende hat somit durchschnittlich befahren:

in der	I. Klasse	102,93 Km.	104,51 Km.
" "	II. "	68,59 "	69,01 "
" "	III. "	40,86 "	39,18 "

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	69,26	67,28
" " Personenwagenachsenkilometer	4,79	4,74

Die Einnahmen aus dem Personentransport haben sich von Fr. 9 310 915.39 auf Fr. 10 181 902.22 oder um Fr. 870 986.83 = 9,35 % gehoben. Es haben geliefert:

		1905	1904
die	I. Klasse	Fr. 2 319 409 = 22,78 %	Fr. 2 097 036 = 22,52 %
"	II. "	" 3 436 115 = 33,75 %	" 3 299 481 = 35,44 %
"	III. "	" 4 426 378 = 43,47 %	" 3 914 398 = 42,04 %

Als Fahrtare ist von jeder Person durchschnittlich bezahlt worden:

		1905	1904
in der	I. Klasse	Fr. 12.87	Fr. 12.94
" "	II. "	" 5.05	" 5.07
" "	III. "	" 1.79	" 1.71

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Etz.	6,12	Etz.	6,14.
------	------	------	-------

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 33 735.20 auf Fr. 36 890.95 gestiegen.

2. Gepäc t r a n s p o r t.

Ungefähr im gleichen Verhältnis wie der Personenverkehr hat der Gepäckverkehr zugenommen; auch hier sind alle wichtigern Verkehre beteiligt. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 9766 auf 10 602 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4303 auf 4779 gestiegen. Die Mehreinnahme beträgt Fr. 97 534.90 oder 10,92 %.

3. Tiertransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tiere ist von 103 266 auf 118 942 oder um 15 676 gestiegen. Die Einnahmen haben sich um Fr. 22 530. 79 oder um 6,13 % gehoben. Die Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien, die im Vorjahre stark zurückgegangen war, hat sich im Berichtsjahr wieder in aufsteigender Linie bewegt.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr des Berichtsjahres hat sowohl in den Transportmengen als in den Einnahmen eine weitere bedeutende Zunahme aufzuweisen. Der größte Beitrag zu der Zunahme ist vom Transport von Kohlen und metallurgischen Produkten aus Deutschland nach Italien und von Wein und frischem Obst aus Italien geliefert worden. Ein Teil der bezeichneten Mehrtransporte aus Italien wird den Betriebschwierigkeiten, mit denen die italienischen Staatsbahnen zu kämpfen haben, der unbefriedigenden Obsternte der Schweiz und der Erhöhung der schweizerischen Eingangszölle für Wein auf 1. Januar 1906 zuzuschreiben sein. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 1 165 593 auf 1 248 463 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 598 269 auf 648 018 gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 165 122 355 auf 178 852 941 gehoben. Die mittlere Transportdistanz einer Tonne beträgt 143,26 Kilometer gegen 141,66 im Vorjahre. In der Rangordnung der verschiedenen Warengattungen nach der Größe des Gewichtes stehen die Lebens- und Genussmittel mit 442 317 Tonnen = 35,43 % in der ersten Linie, die metallurgischen Produkte mit 202 972 Tonnen = 16,26 % in der zweiten Linie und die Baumaterialien mit 173 656 Tonnen = 13,91 % in der dritten Linie. Auf die vier Haupttariffklassen verteilen sich die Transportquantitäten wie folgt:

	1905		1904
Eilgüter	48 188 Tonnen =	3,86 %	48 101 Tonnen =
Stückgüter	60 973 „ =	4,88 %	57 323 „ =
Gewöhnliche Wagenladungsgüter	336 835 „ =	26,98 %	311 800 „ =
Ausnahmetarifgüter	802 467 „ =	64,28 %	748 369 „ =

Die Hauptverkehre sind mit folgenden Quantitäten beteiligt:

	1905		1904
Schweiz—Italien	84 640 Tonnen		80 075 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	355 881 „		353 814 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	303 513 „		250 631 „
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	119 716 „		110 376 „

Diese Ziffern umfassen auch die in Chiasso transit und Pino transit reexpedierten Gütersendungen.

Nach und von dem Hafenplatz Genua sind befördert worden:

	1905		1904
nach Genua	18 814 Tonnen		17 514 Tonnen
von „	207 203 „		213 246 „

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 12 028 860. 49 auf Fr. 12 829 818. 04 oder um den bedeutenden Betrag von Fr. 800 957. 55 = 6,66 % gestiegen. Der Ertrag per Kilometer hat sich von Fr. 43 582. 83 auf Fr. 46 484. 85 gehoben.

Die Betriebs-einnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1904 wie folgt:

	1905	1904
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 124 050.09	Fr. 1 203 677.62
Ertrag von Hilfs-geschäften	" 6 239.21	" 7 125.68
Sonstige Einnahmen	" 7 327.72	" 6 483.47
	<u>Fr. 1 137 617.02</u>	<u>Fr. 1 217 286.77</u>

Diese Einnahmen bleiben gegenüber dem Vorjahre um Fr. 79 669.75 zurück, herbeigeführt durch den vermehrten Übergang der italienischen Personenwagen auf die Gotthardbahn im Durchgangsverkehr.

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1905			1904			Mehr-		Minder-	
	Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Betriebene Bahnlänge 276 Km.			ausgabe		ausgabe	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	gegenüber 1904.			
I. Für die Allgemeine Verwaltung . . .	638 694	57	4.87	653 659	56	4.72	—	—	14 964	99
II. " Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2 447 293	76	16.78	2 570 476	13	18.57	—	—	123 182	37
III. " den Stations-, Expediti- und Zugsdienst	3 697 465	38	25.34	3 473 056	44	25.08	224 408	94	—	—
IV. " den Fahrdienst	6 089 213	17	41.74	5 591 403	05	40.37	497 810	12	—	—
V. " verschiedene Ausgaben	1 716 722	10	11.77	1 561 110	66	11.26	155 611	44	—	—
Total	14 589 388	98	100	13 849 705	84	100	739 683	14	—	—

	1905	1904
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 52 860.11	Fr. 50 180.09
" " " " Zugkilometer	" 4.0191	" 4.0131
" " " " Nutzkilometer	" 3.2223	" 3.2639
" " " " Wagenachsenkilometer	" 0.1259	" 0.1254
" " " " Bruttotonnenkilometer	" 0.0180	" 0.0183
" " " " in Prozenten der Betriebs-einnahmen	57.15	58.15
" " " " " " " " Transport-einnahmen	59.81	61.28

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen

	1905	1904
A. Personalausgaben	Fr. 539 104.81	Fr. 525 089.72
B. Sonstige Ausgaben	" 99 589.76	" 128 569.84
	<u>Fr. 638 694.57</u>	<u>Fr. 653 659.56</u>

Die Personalausgaben stiegen im Jahre 1905 um Fr. 14 015.09, während die sonstigen Ausgaben um Fr. 28 980.08 gegenüber dem Vorjahre zurückgeblieben sind. Erstere Mehrkosten stehen mit den Besoldungs-erhöhungen im Zusammenhang. Dagegen betragen die Ausgaben für Reklame im Jahre 1905 Fr. 31 507.41 weniger als 1904.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betragen:

	1905	1904
A. Personalausgaben	Fr. 1 097 982. 21	Fr. 1 071 543. 74
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	" 1 267 615. 77	" 1 417 818. 30
C. Sonstige Ausgaben	" 81 695. 78	" 81 114. 09
zusammen wie oben	<u>Fr. 2 447 293. 76</u>	<u>Fr. 2 570 476. 13</u>
weniger	<u>Fr. 123 182. 37</u>	

A. Personalausgaben.

Die Mehrausgabe von Fr. 26 438. 47 wird zum Teil damit begründet, daß im Berichtsjahre, wie aus dem Personaletat der Abteilung „Bahnaufsicht und Unterhalt“ (Seite 36) ersichtlich ist, wieder eine Anzahl Hilfsarbeiter in ständige Stellung übergeführt wurden und damit in den Genuß der bezahlten Ruhetage und Urlaube kamen; zum Teil betrifft dieselbe die weitere Ausführung des Arbeitsgesetzes, indem auch den Hilfsarbeitern bei regelmäßiger Beschäftigung Ruhetage bezahlt und Urlaube zugeteilt werden mußten.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Es wurden aufgewendet:

	1905	1904
1. Für Unterhalt des Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 310 534. 56	Fr. 262 303. 02
2. „ Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues mit Materialkosten	" 617 868. 63	" 782 917. 20
3. „ Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecken	" 175 736. 16	" 215 462. —
4. „ Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	" 114 331. 80	" 102 139. 65
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	" 49 144. 62	" 54 996. 43
zusammen	<u>Fr. 1 267 615. 77</u>	<u>Fr. 1 417 818. 30</u>
oder weniger	<u>Fr. 150 202. 53</u>	

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen. Mehrkosten: Fr. 48 231. 54. Im Berichtsjahre wurden die Ausgaben durch verschiedene außerordentliche Rekonstruktionsarbeiten (Fr. 15 671. 55), sowie durch Verrechnung von Ausgaben, welche infolge Erstellung des II. Geleises Zimmersee-Brunnen entstanden, nach dem Rechnungsgesetz jedoch nicht dem Baukonto belastet werden durften (Fr. 62 353. 51), beeinflusst; die verbleibenden Ausgaben für den laufenden Unterhalt des Unterbaues variierten zwar in einzelnen Posten erheblich, blieben aber im ganzen etwas unter den Kosten des Vorjahres (ca. Fr. 6300).

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Von den hierher gehörigen Ausgaben entfallen:

	1905	1904
1. Auf das verwendete Geleise-, Weichen- und sonstige Material abzüglich Erlös aus dem ausgewechselten Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem Neumaterial	Fr. 401 303. 79	Fr. 554 258. 06
bleiben	<u>" 88 461. 30</u>	<u>" 93 097. 56</u>
2. Auf Akkorde, Löhne u. Reparaturen (Handwerker u. Werkstätte)	Fr. 312 842. 49	Fr. 461 160. 50
zusammen	<u>" 305 026. 14</u>	<u>" 321 756. 70</u>
weniger	<u>Fr. 617 868. 63</u>	<u>Fr. 782 917. 20</u>
	<u>Fr. 165 048. 57</u>	

Wir führen zuerst den im Berichtsjahre erfolgten Umbau von Streckengeleisen, sowie die Erneuerung der Schwellen oder Schienen in zusammenhängenden Strecken auf, welche Arbeiten nahezu die Hälfte der obigen Ausgaben erfordert haben;

1. Umbau der alten Geleise Type II und IV a auf EisenSchwellen mit Schienen Type IV a auf Holzschwellen:	
im linken Geleise des Bristentunnels	408 m Geleise
im rechten Geleise des Wattingertunnels	584 " "
im rechten Geleise des Travitunnels	240 " "
im Maroggiatunnel	576 " "
2. Umbau der alten Geleise Type II auf Holzschwellen mit Schienen Type IV auf EisenSchwellen:	
im linken Geleise, km 65,350—65,530	180 m Geleise
im rechten " " 101,434—102,332	948 " "
im " " " 104,355—104,868	513 " "
3. Auswechslung von alten EisenSchwellen gegen Holzschwellen:	
im Hochflutunnel	312 m Geleise
im Arenbergtunnel	744 " "
im linken und rechten Geleise des Gotthardtunnels	1384 " "
im Precassinotunnel	248 " "
im Massagnotunnel	195 " "
4. Auswechslung ausgenützter Schienen:	
im Öbergtunnel	300 m Geleise
im linken Geleise des Gotthardtunnels	1300 " "
im rechten " " "	600 " "
im linken " km 98,089—99,460	1371 " "
im " " " 101,039—101,486	447 " "
im " " des Pianotondotunnels	351 " "
im " " " Travitunnels	370 " "
in der Strecke km 161,374—162,332 der Locarno-Linie	518 " "

In der letztern Strecke wurden wieder brauchbare alte Schienen aus den andern Umbaustrecken verwendet (vergl. Geschäftsbericht 1904, S. 22).

Der Gesamtumbau erstreckte sich nach vorstehender Aufzählung im Berichtsjahre:

auf 3 449 m Geleise Totalerneuerung (1904: 8 619 m)
" 2 883 " " Schwellenerneuerung (1904: 1 044 m)
und " 5 257 " " Schienenerneuerung (1904: 3 708 m)

im ganzen auf 11 589 m Geleise (1904: 13 371 m).

Davon entfallen:

auf den Gotthardtunnel	3 284 m Geleise
" andere Tunnel	4 328 " "
" offene Strecken	3 977 " "

Die Minderausgabe auf diesem Kapitel ist auf den geringern Umfang des Geleiseumbaues zurückzuführen.

Außerdem wurden noch Schwellen-, Schienen- und Totalerneuerungen, sowie Vermehrung der Schwellenanzahl zur Verstärkung in den Hauptgleisen der Bahnhöfe Arth-Goldau und Bellinzona und der Stationen Steinen, Cadenzzo und Balerna vorgenommen.

Wegen Abnutzung oder sonstigen Unzulänglichkeiten mußten 10 einfache Weichen und 1 Kreuzungsweiche vollständig erneuert werden (1904: 6 einfache Weichen).

Der Stand der Hauptgleise ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, welcher zum Vergleiche der Stand Ende 1904 und Ende 1883 beigelegt ist.

	1905		1904		1883 ¹⁾	
	Gleislänge in Metern	%	Gleislänge in Metern	%	Gleislänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgleise, zuzüglich des zweiten Hauptgleises der Strecken Immensee bis Brunnen und Flüelen bis Giubiasco .	415 419	100	415 419	100	267 933	100
Hieron entfallen einerseits:						
auf Gleisestrecken mit Eisenschienen	7 365	1,7	7 887	1,9	49 456	18,5
" " " Stahlschienen der Type I	9 196	2,2	9 196	2,2	16 488	6,2
" " " " " " II	191 793	46,2	193 730	46,6	201 989	75,3
" " " " " " III	240	0,1	240	0,1	—	—
" " " " " " IV	206 825	49,8	204 366	49,2	—	—
und anderseits:						
auf Gleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen	150 141	36,2	147 301	35,5	168 103	62,8
" " " Eisenschwellen	265 278	63,8	268 118	64,5	10 855	4,0

¹⁾ durchgehends eingeleisig.

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit 272 533 m, wovon 142 886 m oder 52,4 % doppelgleisig.

Die Länge der Ausweich- und Nebengleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 118 418 m gegen 116 830 m im Vorjahre; die Vermehrung rührt von den neu erstellten Nebengleisen her (vergl. Abschnitt I Bahnbau).

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

Die Ausgaben betragen:

	1905	1904
a) Für den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern	Fr. 14 902. 28	Fr. 3 705. —
b) Für den laufenden Unterhalt der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke	" 125 769. 03	" 126 026. 49
c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch und Wiederherstellungsarbeiten	" 22 925. 10	" 16 390. 35
d) Für prov. Schuppen zur Einlagerung von Getreide in Brunnen und Altdorf	" 12 139. 75	" 69 340. 16
zusammen	Fr. 175 736. 16	Fr. 215 462. —
weniger	Fr. 39 725. 84	

Die Mehrausgabe für das Verwaltungsgebäude in Luzern ist durch dringende Renovationen mehrerer Bureaux und Auswechslung der alten Rippenheizkörper durch Radiatorkörper entstanden; solche Renovationen müssen in den nächsten Jahren wegen starker Abnutzung fortgesetzt werden.

Die Ausgaben für den laufenden Unterhalt der Hochbauten der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke sind ziemlich gleich geblieben.

Der nächste Posten enthält Ausgaben, welche theils durch Vergrößerung von Gebäuden, theils durch Abänderung der inneren Einteilung entstanden sind, und der letzte die restlichen Ausgaben für die prov. Getreideschuppen der Lagerperiode, 1904/1905 (vergl. Geschäftsbericht 1904, Seite 24). In der Lagerperiode 1905/1906 reichten die bestehenden Lagerschuppen aus; der höchste Lagerbestand dieser Periode wurde mit 3917 Wagenladungen in der ersten Dekade des Monats Februar 1906 erreicht.

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

	1905	1904
Ausgaben	Fr. 114 331. 80	Fr. 102 139. 65
mehr	Fr. 12 192. 15	

Die Ausgaben für die elektrischen Leitungen haben sich vermindert (1905 Fr. 37 939. 06 gegen 1904 Fr. 44 741. 25), dagegen sind diejenigen für den Unterhalt der Signaleinrichtungen und der Einfriedigungen erheblich gestiegen und zwar: erstere von Fr. 9 255. 81 auf Fr. 19 111. 05 wegen des vermehrten Unterhaltes infolge der in den letzten Jahren erstellten Ergänzungen an den Signaleinrichtungen und wegen Übertragung von Ausgaben infolge des Baues des II. Geleises Zimmensee-Brunnen, welche dem Baukonto nicht belastet werden konnten, und letztere von Fr. 48 142. 59 auf Fr. 57 281. 69 wegen vermehrtem Ersatz der Holzeinfriedigungen auf der Strecke Luzern-Zimmensee und der Lebhäge durch Steinplatten- und Drahteneinfriedigung mit Steinsäulen auf der Monte Genere- und Pinolinie.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

	1905	1904
Ausgaben	Fr. 49 144. 62	Fr. 54 996. 43
weniger	Fr. 5 851. 81	

Im Berichtsjahre sind die Ausgaben für den Schneebruch wieder etwas geringer gewesen als im Vorjahr; Göschenen und die Strecke Nirolo-Taibo sind auch in diesem Jahre an den Ausgaben am meisten beteiligt (beinahe 50 % der Gesamtausgaben); über besondere Vorkommnisse infolge Schneefall und Lawinen haben wir nicht zu berichten.

C. Sonstige Ausgaben.

	1905	1904
Ausgaben	Fr. 81 695. 78	Fr. 81 114. 09
mehr	Fr. 581. 69	

Im Einzelnen haben wir hier keine Bemerkungen beizufügen.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben, die sich auf Fr. 3 697 465. 38 belaufen, sind gegenüber denjenigen des Vorjahres um Fr. 224 408. 94 gestiegen. Hiervon fallen Fr. 207 435. 29 auf Personalkosten und Fr. 16 973. 65 auf diverse Ausgaben.

Die Personalausgaben sind gestiegen infolge der durch die Zunahme des Verkehrs notwendig gewordenen Personalvermehrung. Bei den diversen Ausgaben fällt die Erhöhung der Hauptsache nach auf die Kosten für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Stationen.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1905	1904
A. Personalausgaben	Fr. 1 715 276. 89	Fr. 1 652 897. 40
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	" 2 650 113. 31	" 2 408 284. 53
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" 1 680 355. 22	" 1 485 932. 49
D. Sonstige Ausgaben	" 43 467. 75	" 44 288. 63
	<hr/>	<hr/>
	zusammen Fr. 6 089 213. 17	Fr. 5 591 403. 05
	mehr Fr. 497 810. 12 = 8,9 %.	

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1905	5 483 701	824 309 348
" " 1904	5 151 090	775 757 340

Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre beträgt:

332 611 = 6,46 %	48 552 008 = 6,26 %.
------------------	----------------------

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen wie folgt:

A. Personalausgaben.

	1905	1904
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 43 475. 54	Fr. 53 092. 64
weniger	" 9 617. 10	

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1905	1904
	Fr. 91 309. 15	Fr. 84 944. 60
mehr	" 6 364. 55	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1905	1904
	Fr. 1 290 084. 86	Fr. 1 231 246. 71
mehr	" 58 838. 15	

c) Wagenvisiteure:

	1905	1904
	Fr. 97 796. 05	Fr. 96 409. 39
mehr	" 1 386. 66	

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

	1905	1904
	Fr. 192 611. 29	Fr. 187 204. 06
mehr	" 5 407. 23	

Die unter Ziffer IV A 1—3 aufgeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 62 379. 49 gegenüber dem Vorjahre sind durch die vermehrten Fahrdienstleistungen verursacht.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

		a) Für Lokomotiven:	
		1905	1904
		Fr. 2 374 725. 07	Fr. 2 112 380. 47
mehr	"	262 344. 60	
		b) Für Wagen:	
		1905	1904
		Fr. 8 413. 90	Fr. 8 670. 82
weniger	"	256. 92	

2. Schmiermaterial:

		a) Für Lokomotiven:	
		1905	1904
		Fr. 96 096. 44	Fr. 89 977. 85
mehr	"	6 118. 59	
		b) Für Wagen.	
		1905	1904
		Fr. 10 210. 34	Fr. 13 556. 49
weniger	"	3 346. 15	

3. Beleuchtungsmaterial.

		a) Für Lokomotiven:	
		1905	1904
		Fr. 14 982. 54	Fr. 15 355. 02
weniger	"	372. 48	
		b) Für Wagen:	
		1905	1904
		Fr. 105 109. 98	Fr. 131 263. 01
weniger	"	26 153. 03	

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

		a) Für Lokomotiven:	
		1905	1904
		Fr. 35 773. 28	Fr. 32 453. 94
mehr	"	3 319. 34	
		b) Für Wagen:	
		1905	1904
		Fr. 4 801. 76	Fr. 4 626. 93
mehr	"	174. 83	

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

für die Lokomotiven	mehr	Fr. 271 410. 05
" " Wagen	weniger	" 29 581. 27

zusammen mehr Fr. 241 828. 78

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den vermehrten Fahrdienstleistungen und aus den höheren Kohlenpreisen; der Durchschnittspreis der verbrauchten Kohlen betrug im Berichtsjahre Fr. 27. 93 per Tonne gegenüber Fr. 27. 16 des Vorjahres.

Die Minderausgaben für die Wagen ergeben sich, weil an die italienischen Bahnverwaltungen keine auf die Vorjahre zurück zu datierende Vergütungen für die elektrische Beleuchtung ihrer für den durchgehenden Verkehr gestellten Kurswagen mehr zu leisten waren. (Vergl. Bemerkung auf Seite 27 des vorjährigen Geschäftsberichtes.)

C) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

	1905	1904
	Fr. 1 099 466. 74	Fr. 936 956. 92
mehr „	162 509. 82	

2. Personenwagen:

	1905	1904
	Fr. 331 306. 35	Fr. 341 511. 24
weniger „	10 204. 89	

3. Lastwagen:

	1905	1904
	Fr. 249 582. 13	Fr. 207 464. 33
mehr „	42 117. 80	

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven ergeben sich aus der zu lasten der Betriebsrechnung mit Fr. 246 250.— durchgeführten Abschreibung der ausgemusterten 3 C^{2/3} Lokomotiven No. 22—24; die Mehrausgaben für die Lastwagen sind erfolgt, weil mehr Wagen zur Reparatur gekommen sind.

D) Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1905	1904
	Fr. 43 467. 75	Fr. 44 288. 63
weniger „	820. 88	

V. Verschiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht- und Mietzinsen betragen:

	1905	1904
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 179 507. 51	Fr. 177 418. 76
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 699 117. 05	„ 645 033. 57
3. Für sonstige Objekte	„ 8 587. 67	„ 6 583. 48
	<u>Fr. 887 212. 23</u>	<u>Fr. 829 035. 81</u>

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des starken Wagenverkehrs aus Deutschland und Italien Fr. 54 083. 48 mehr ausgegeben als im vorhergehenden Jahre.

Gerichts- und Prozeßkosten Fr. 28 919. 25. In dieser Summe sind inbegriffen die erlaufenen Ausgaben im Prozeß mit dem h. Bundesrat betr. Einlagen in den Erneuerungsfonds im Betrage von Fr. 25 942. 30, die bisher auf einem Separat-Konto verbucht waren und im Jahre 1905 definitiv auf die Betriebsrechnung übertragen worden sind.

Feuerversicherungen. Am 30. Juni 1905 sind die Verträge betr. Versicherung unseres gesamten beweglichen Eigentums gegen Feuerchaden abgelaufen. Sie sind bis zum 1. Mai 1909, d. h. bis zum konfessionsmäßigen Übergang der Gotthardbahn an den Bund zu den bisherigen Bedingungen erneuert worden. Im Lauf der Jahre ist die versicherte Summe auf den Betrag von Fr. 26 985 000. — für die Mobilien der Linien und auf Fr. 4 755 400. — für den Bahnhof Chiasso, zusammen auf Fr. 31 740 400. —, Wert 1. Juli 1905, gestiegen, wobei die Lokomotiven nur zu 80% des Inventarwertes von Fr. 11 345 000. — versichert sind. An der Versicherung sind wie bisher beteiligt die Schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft in Bern, die Union, Versicherungsgesellschaft gegen Feuerchaden in Paris, die Basler Versicherungsgesellschaft gegen Feuerchaden in Basel, die Helvetia in St. Gallen, die Gothaer Feuerversicherungsbank auf Gegenseitigkeit in Gotha und die Gesellschaft des französischen Phoenix in Paris, die beiden letzteren nur beim Vertrag betr. Versicherung der Mobilien der Linien.

Die Versicherung der Getreidelager in Brunnen, Flüelen und Altdorf erforderte auch im Berichtsjahr beständige Aufmerksamkeit. Der durchschnittlich hohe Stand des Hauptlagers in Brunnen veranlaßte uns behufs tunlichster Vermeidung der umständlichen Nachversicherungen die für Brunnen bestehende dauernde Versicherung vom 1. Januar 1906 an von Fr. 3 000 000. — auf Fr. 4 000 000. — zu erhöhen.

Unfallentjädigungen. Die Ausgaben erreichten die Summe von Fr. 110 203. 37 gegen Fr. 89 629. 32 im Vorjahre. Dieses Anwachsen ist kein außerordentliches, sondern hält sich innert den Schwankungsgrenzen des letzten Dezenniums. Die große Mehrzahl der Entschädigungsansprüche konnte gütlich erledigt werden. Nur in 2 Fällen ist von den Ansprechern der Rechtsweg beschritten worden; diese beiden Prozesse sind wie einige aus früheren Jahren zur Zeit noch hängig.

Auf Grund des Haftpflichtübereinkommens vom 5. September 1885, welches am 1. Oktober 1905 außer Kraft getreten ist, hatten wir im Jahre 1905 an die Schweizer. Bundesbahnen zu bezahlen:

Für den Unfall von Mönchenstein	1891	.	.	.	.	.	Fr.	735. 60
" " " " Zollikofen	1891	.	.	.	.	.	"	81. 32
" " " " Sonceboz	1900	.	.	.	.	.	"	3 540. 69
" " " " Bruggen	1902	.	.	.	.	.	"	2 524. 22
" " " " Palézieux	1903	.	.	.	.	.	"	3 829. 82
" " " " Bussigny	1903	.	.	.	.	.	"	1 988. 47
" " " M. Muth, Basel, Sept. 1904	.	.	.	.	.	.	"	1 250. 35
							zusammen	Fr. 13 950. 47

Die Beträge, die wir dieser Versicherungsgemeinschaft seit deren Beginn, d. h. seit dem 1. Oktober 1885, zuführten, und die sich Ende 1904 auf Fr. 374 803. 85 beliefen, haben demnach bis zum 31. Dezember 1905 die Höhe von Fr. 388 754. 32 erreicht. Es ist auch jetzt noch aus einzelnen Unfällen, die sich vor dem 1. Oktober 1905 auf dem Netz der Schweizer. Bundesbahnen ereignet haben, eine weitere Inanspruchnahme zu gewärtigen.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahr eingereicht: 6365.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Verlust, Minderung und Beschädigung	in 1609 Fällen	Fr. 62 999. 49
„ -Verspätung und irrige Instradierung	„ 1446 „	„ 33 298. 84
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleihscheinen zc.	„ 15 „	„ 94. 11
„ Verschiedenes	„ 2 „	„ 96. 38
zusammen in 3072 Fällen		Fr. 96 488. 82

Hiervon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 56 804. 61	
Beteiligung fehlbarer Angestellter zc.	„ — . —	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 497. 85 Fr. 57 302. 46	
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 39 186. 36

KonzeSSIONSgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu entrichtende KonzeSSIONSgebühr betrug wie im Jahre 1904 Fr. 55 200.—

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

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 78 187. 32 übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 11 289. 93, verursacht teils durch Mehrausgaben für die Privatschulen der Gotthardbahn, unter anderm für die im Juli veranstaltete Schillerfeier, teils durch die Kosten der Berechnung der technischen Bilanz der Hilfskasse der Beamten und Angestellten. Sie schließen unter anderem folgende Posten in sich:

- Fr. 16 350. 24 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona.
- „ 9 133. 02 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte, und
- „ 35 925. 32 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 133 Unfälle vorgekommen:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	4
auf offener Bahn	—
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	125
4. Andere Unfälle:	2
Gesamtzahl der Unfälle	132

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	3
Bahnbedienstete	3	116
Drittpersonen	3	—
	6	119
Selbstmord		1

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

1. Am 17. April morgens 1 Uhr wurde auf der Bahnstrecke Giubiasco-Cadenazzo mitten im Geleise die Leiche des ständigen Bahnarbeiters Manni Mansueto aufgefunden. Manni hatte am 16. April Kafftag und muß abends vom Wärterhaus 144 in der Richtung gegen Cadenazzo im Geleise gehend vom Zug 70 überfahren und getötet worden sein.

2. Am 12. Juli abends gegen 9 Uhr ist der Streckenwärter Sabbioni Cesare im Massagnetunnel tot aufgefunden worden. Die Erhebungen über den Unfall haben nichts Bestimmtes ergeben; es scheint, daß Sabbioni auf seinem Rundgang, von Unwohlsein befallen, sich neben den Schienenstrang gesetzt und dann vom Zug 531 überfahren worden ist.

3. Am 11. August wollte die 76-jährige Witwe Delmuè Giubitta von Sogna den Wegübergang bei Kil. 136,700 bei geschlossener Barriere überschreiten und wurde dabei durch die Lokomotivleerfahrt 107a überfahren und sofort getötet.

4. Am 7. Oktober erlitt der Stationsvolontär Weiße Otto beim Wagenschieben auf der Station Capolago eine tödliche Verletzung; am 10. gleichen Monats ist er dieser Verletzung erlegen.

5. Am 14. November wurde der zirka 60 Jahre alte, übelhörende und geisteschwache Gnos Josef beim Passieren des mit einer Gitterbarriere abgeschlossenen Privatüberganges (Kil. 36,030) zwischen Altdorf und Erstfeld durch Zug 512 überfahren und sofort getötet.

6. Am 18. Dezember geriet der Bahnarbeiter Achswanden Michael beim Kuppeln von Wagen auf dem Bahnhofe Goldbau mit dem Oberkörper zwischen die Buffer und erlitt dabei Verletzungen, denen er nach zwei Stunden erlag.

2. Hilfs- und Krankenkassen.

a) Hilfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 2063 auf 2232, das Vermögen von Fr. 7 604 788.46 auf Fr. 8 277 094.84 angewachsen. Weitern Aufschluß über die Entwicklung dieser Kasse gibt die nachstehende Tabelle.

Die versicherungstechnische Bilanz, die nach gesetzlicher Vorschrift auf den 31. Dezember 1904 zu erstellen war, ist uns von dem Experten zu Anfang des laufenden Jahres eingeliefert und von uns sodann dem Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates zugestellt worden. Diese Bilanz beruht für die Berechnung der Barwerte auf einem Zinsfuß von 4% und zeigt auf dieser Grundlage einen Überschuß von Fr. 332 367.48. Die Rückäußerung des Bundesrates steht zur Zeit noch aus.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückersattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
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
1905	2063	209	20	1	9	10	2232

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während des Jahres		Abgang während des Jahres									Am Jahresende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Alters-entschädigung	Gestorben	Total	durch Alters-entschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total		
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
1905	7	269	5	18	—	3	—	—	3	—	—	3	3	9	284

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

Bei den Pensionierten ist die Familie eines verstorbenen Mitgliedes jeweilen nur wie eine Person gerechnet.

Finanzielle Übersicht über die Hilfskasse.

Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen (Zinsen u. s. w.)	Total pro Jahr
1895	2 491 899.76	122 234.28*)	267 554.27 **)	141 962.19 †)	531 750.74
1896	2 935 802.22	94 288.95	346 530.95 ††)	158 941.72 †)	599 761.62
1897	3 443 950.52	106 954.54	226 114.58	152 671.61	485 740.73
1898	3 833 065.13	105 533.06	247 457.29	164 666.06	517 656.41
1899	4 243 346.56	122 144.27	274 258.11	177 374.38	573 776.76
1900	4 694 600.31	151 655.39	306 810.41	205 437.50	663 903.30
1901	5 214 294.73	156 367.22	290 607.33	222 867.25	669 841.80
1902	5 719 920.53	160 985.20	313 810.96	257 757.46	732 553.62
1903	6 263 999.58	202 437.92	427 833.39	262 887.10	893 158.41
1904	6 961 084.—	198 525.46	354 452.55	305 808.57	858 786.58
1905	7 604 788.46	212 736.10	381 525.20	317 613.85	911 875.15

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

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

†) Zinsen und Kursgewinne.

††) Inklusiv außerordentlicher Beitrag von Fr. 103 881.69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalentschädigungen	Total				
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
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

b. Krankenkassen für die Arbeiter.

Die Rechnung für die beim Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättendienst beschäftigten Arbeiter zeigt eine Vermögensabnahme von Fr. 63 978.87 auf Fr. 61 314.85. Wir sind der Meinung, daß hierin lediglich die normalen jährlichen Bedarfsschwankungen zum Ausdruck kommen.

Dagegen hat das Vermögen der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter die in den letzten Jahren berichtete rückläufige Bewegung auch im Jahre 1905 fortgesetzt. Wir sahen uns daher nach Maßgabe der Statuten dieser Kasse zunächst veranlaßt, ihr einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 10 000 zuzuwenden, wodurch das Vermögen auf Fr. 75 459.16 gebracht worden ist, gegen Fr. 72 191.89 Ende 1904 und Fr. 79 172.77 Ende 1903. Soweit aus diesem Verlauf ferner auf eine zu schwache Fundierung geschlossen werden muß, erscheint uns eine Mehrung der regelmäßigen Einkünfte der Kasse unvermeidlich.

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

Diesem Fonds sind im Berichtsjahre an Zinsen und Kursgewinn Fr. 3 692.95 zugeflossen.

Zu Belohnungen wurden demselben im Jahre 1905 entnommen Fr. 700.

Der Titelbestand wurde um Fr. 5000 erhöht und beträgt am Schlusse des Jahres Fr. 105 000 3 1/2 % Obligationen der schweizer. Bundesbahnen.

F. Hilfsgehäfte.

1. Werkstättendienst.

Die Zahl der definitiven Angestellten ist um 1 Werkführer, 1 Zeichner und 2 Vorarbeiter vermehrt und 1 Werkführergehülfe reduziert worden.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 519 Mann
 „ 31. Dezember „ „ „ „ 534 „

Die größte Zahl am Monatsende war 539, die kleinste 516 Mann, und zwar:

Monteurs	10—10	Glafer und Gehülfe	2—2
Gruppenchefs	4—4	Maler und Gehülfe	19—19
Schlosser und Gehülfe	191—188	Sattler und Gehülfe	17—15
Dreher und Gehülfe	46—47	Hobler, Bohrer und Fräser	11—13
Kupferschmiede und Gehülfe	4—4	Handlangermeister	5—5
Kesselschmiede und Gehülfe	8—7	Handlanger	113—103
Spengler	1—1	Nachtwächter	4—4
Gießer und Gehülfe	4—4	Heizer	2—2
Schmiede und Gehülfe	11—11	Lehrlinge	37—30
Zuschläger	10—10	Ausläufer	1—1
Schreiner und Gehülfe	39—36		

Im ganzen gelangten 180 Lokomotiven, 868 Personen- und 3070 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 25 Lokomotiven, 32 Personen- und 66 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 26 Lokomotiven, 27 Personen- und 50 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie:

Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen.

Umbau von 4 Lokomotiven in Heißdampflokomotiven System „Pielock“, Ausrüsten von 8 Lokomotiven mit Friedmannschen Schmierpumpen, Einbau von Aborten in 3 B- und 4 AB-Wagen; Anbringen von Kopfpolstern in 6 C¹-Wagen; Einrichten der Dynamobeleuchtung in 4 Personen- und 3 Gepäckwagen, Ausrüsten von 12 C¹ und 5 AB¹-Wagen mit Faltenbälgen.

Anfertigung von Materialien, wie: Rotgußmuttern, 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 102 Mann
 „ 31. Dezember 111 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 98 bis 112 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	24—29	12—13	10—13
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	8—9	3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	12—13	5—6	13—16

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre 47 412,150 m³ Gas

Die Vorräte betragen am 1. Januar 1905 319,400 „ „

Total 47 731,550 m³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gotthardbahn 34 653,667

„ „ fremder Verwaltungen 11 600,947

46 254,614 m³ Gas

Gasverlust im Jahre 1905 1 160,136 „ „

Gasvorrat am 1. Januar 1906 316,800 „ „

Total wie oben 47 731,550 m³ Gas

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1.46

„ nutzbaren „ „ „ „ 1.50.

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	<u>1905</u>	<u>1904</u>
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer) .	16	16
Archivariat	2	2
Bureau der Rechnungsrevision	8	8
Buchhaltungsbureau	6	6
Hauptkasse	6	6
Kommerzielles Bureau	15	15
Kommerzielle Agenten	2	2
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	43	43
Reklamationsbureau	4	5
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	4	4
Abwartpersonal	8	8
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer .	7	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	42	39
Materialverwaltung: Arbeiter zc. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	48	12
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen .	13	13
	<u>224</u>	<u>187</u>

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	22	22
Bahningeniure und deren Bureau	19	17
Bahnmeister und Aufseher	30	25
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	45	45
Streckenwärter	103	103
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	222	206
Barrierenwärterinnen	120	121
Verschiedene Angestellte	16	10
Arbeiter im Taglohn	523	535
	<u>1100</u>	<u>1084</u>

3. Stations-, Expeditiöns- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	20	19
Wagenkontrolle	12	11
Betriebsinspektion	1	1
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetdrucker	1	1
Bahnhofvorstände	8	8
Stationsvorstände	36	36
Übertrag	<u>80 1324</u>	<u>78 1271</u>

	<u>1905</u>	<u>1904</u>
Übertrag	80 1324	78 1271
Souschefß	23	22
Stationsgehülfen	104	96
Einnehmer	16	14
Gepäckexpedienten	10	9
Ambulante Stellvertreter	16	16
Telegraphisten	23	23
Wagenkontrolleure	29	29
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
Güterexpeditionsgehülfen	72	68
Güterchaffner	24	22
Rangiermeister	17	16
Rangiermeister-Gehülfen	10	9
Portiers	11	11
Bolontäre	41	45
Stationswärter	166	160
Rangiervorarbeiter, definitiv	7	6
Gütervorarbeiter, "	15	12
Mandovristen, "	61	48
Stationsarbeiter, "	57	41
" mit Taglohn	250	235
Beleuchtungswärter	7	7
Ober-Zugführer	2	2
Zugführer	79	75
Kondukteure	149	139
Schlafwagendiener	3	3
Bremser	193	189
	1481	1391

4. M a s c h i n e n d i e n s t.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (inkl. 1 provisorisch. Bureagehülfe)	20	19
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 2 prov. Bureagehülfen, 3 Ausläufer und 1 Wartefrau)	30	29
Lokomotivführer	146	143
Lokomotivheizer	156	148
Übertrag	352 2805	339 2662

	Übertrag	1905	1904
		352 2805	339 2662
Lokomotivheizer, provisorisch		45*)	41*)
Puffermeister		3	3
Lokomotivpuffer		116	112
Lampisten		5	5
Wagenauffseher		1	1
Wagenvisiteure		29	26
Wagenvisiteure, provisorisch		4	7
Wagenreiniger, Wagen schmierer und Wagenheizer		43	42
Auffseher für die elektr. Zugbeleuchtung		1	1
Arbeiter der Akkumulatoren-Station		4	4
		<hr/>	<hr/>
		603	581

5. Werkstätten dienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 provisorischer Zeichner, 1 provisorischer Bureauehülfe und 1 Ausläufer)	14	13
Werkführer (4) und Werkführergehülfen (4)	8	8
Vorarbeiter	14	12
Monteurs, Gruppenchefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser und Dampfmaschinenheizer	375	384
Handlanger und Nachtwächter (4)	119	110
Lehrlinge	34	37

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Werkführergehülfen	1	1
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	56	53
Handlanger (inkl. 1 Ausläufer)	33	30
Lehrlinge	12	11
	<hr/>	<hr/>
	670	663

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehülfen	—	1
Gasarbeiter	6	6
	<hr/>	<hr/>
	7	8
Total	<hr/>	<hr/>
	4085	3914

Rekapitulation.

	1905	1904
Zahl der Betriebsbeamten	2390, per Bahnkilometer 8,66	2256, per Bahnkilometer 8,17
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1695, " " 6,14	1658, " " 6,01
Total	<hr/>	<hr/>
	4085, per Bahnkilometer 14,80	3914, per Bahnkilometer 14,18

*) Die für Ausnahmefälle weiter benötigten prov. Heizer sind in den Lokomotivpuffern und Werkstättenarbeitern eingerechnet.