Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 35 (1906)

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: 04.05.2025

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

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Im **Personen- und Gepäckverkehr** gelangten im Berichtsjahre 11 Tarife und 46 Tarifnachträge zur Einführung.

Einschließlich der vom Vorjahre her unerledigt gebliebenen 28 Fälle kamen im Berichtsjahre 1792 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 153 abgewiesen wurden, während in 1639 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 26 815. 01 zurückbezahlt wurde. 36 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. **Güter- und Viehverkehr.** Der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte gemeinsame Tarif für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr via Gotthard und Simplon ist auf den Tag der Eröffnung der Simplonlinie (1. Juni) zur Einführung gelangt.

Hinsichtlich des deutsch-italienischen Güterverkehrs haben die schweizerischen Bundesbahnen nachträglich gewünscht, sich mit der Simplonroute an demselben ebenfalls zu beteiligen. Eine Anzahl Taxen via Simplon für Eisen in Wagenladungen ab einigen deutschen Stationen sind bereits eingeführt worden, weitere werden im Jahre 1907 folgen. Die Beteiligung der Simplonroute wird sich indessen in der Hauptsache auf den Verkehr zwischen den über Basel instradierenden deutschen Stationen und einigen italienischen Stationen nördlich von Arona und Borgomanero beschränken, d. i. auf die Gebiete, für welche die kürzeste Entfernung über den Simplon führt. Die Einbuße unserer Verwaltung wird daher nicht bedeutend sein.

Im Berichtsjahre gelangten 12 Tarife und 46 Tarifnachträge zur Einführung.

Zu den auf 1. Januar 1906 pendent gebliebenen 468 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3719 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 4187 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3570 erledigt, so daß 617 als unerledigt auf das Jahr 1907 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a) Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat vorschriftsgemäß am 1. Mai in Kraft.

In demselben wurden die bisherigen Saisonzüge 7 Luzern-Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau und 556 Goldau-Zug wieder eingestellt, ihre Ausführung jedoch, statt wie bisher auf den 1. Juli, schon auf den 15. Juni angeordnet. Ebenso wurde die Doppelführung des 7. 10 vorm. von Mailand abgehenden Schnellzuges 304/118 auf der Strecke Mailand-Goldau für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September wieder aufgenommen.

Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen:

1. Die Beschleunigung der Nachtschnellzüge 125 u. 127 Luzern-Chiasso, wodurch diese Züge in Mailand in Anschluß an den 7. 05 vorm. daselbst nach Genua abgehenden Schnellzug 61 und damit auch an den 10. 25 vorm. von Genua nach Ventimiglia abgehenden beschleunigten Zug 1208 gebracht wurden. Die dadurch erzielte Abkürzung der Reisedauer Luzern-Genua beträgt eine Stunde und 55 Minuten und Luzern-Ventimiglia eine Stunde und 15 Minuten.

2. Die Führung von Wagen zweiter Klasse im Schnellzug 105 Luzern-Chiasso und im Expreßzug 128 Chiasso-Luzern, die bisher nur mit Wagen erster und dritter Klasse ausgerüstet waren.

3. Die Einlage der mit allen drei Wagenklassen ausgerüsteten Schnellzüge 66 Luino-Bellinzona und 67 Bellinzona-Luino. Zug 66 schließt in Luino an den 6.45 vorm. von Turin nach Mailand abgehenden Schnellzug 11 an, der von Novara nach Luino durch den neuen Schnellzug 202 fortgesetzt wird, während Zug 67 in Luino den neuen Schnellzug 205 Luino-Novara erreicht, der in Novara an den 7.10 nachm. von Mailand in Turin eintreffenden Schnellzug 16 anschließt. In Bellinzona steht Zug 66 Luino-Bellinzona in Verbindung mit Zug 124 Chiasso-Luzern und Zug 67 in Verbindung mit Zug 105 Luzern-Chiasso. Durch die Einlage der neuen Schnellzüge 202/66 und 67/205 Novara-Bellinzona-Novara ist die Reisedauer Turin-Luzern (Zürich)-Turin um ca. 2 Stunden und 30 Minuten abgekürzt worden.

4. Die Einlage der neuen, alle drei Wagenklassen führenden Züge 10 Chiasso-Lugano und 9 Lugano-Chiasso. Zug 10 nimmt in Chiasso die Korrespondenz des daselbst 9.16 nachm. aus Mailand eintreffenden Zuges 2456 auf. Durch die Aufnahme des Zuges 9, der in Lugano an Zug 533 Bellinzona-Lugano anschließt, ist einem wiederholt geäußerten Wunsch der Gemeinde Chiasso nach einem Spätzug Lugano-Chiasso entsprochen worden.

5. Die Umwandlung der Güterzüge mit Personenbeförderung 524 Chiasso-Lugano und 509 Lugano-Chiasso in die mit allen drei Wagenklassen ausgerüsteten Personenzüge 324 Chiasso-Lugano und 307 Lugano-Chiasso, welch letzterer in Anschluß an den 6.25 nachm. von Chiasso nach Mailand abgehenden Schnellzug 313 gebracht wurde.

b) Winterfahrordnung.

Mit dem Inkrafttreten des Winterfahrplanes am 1. Oktober wurden die Saisonzüge 7 Luzern-Göschenen, 8 Göschenen-Luzern, 551 Zug-Goldau, 556 Goldau-Zug und die Doppelführung des Zuges 304/118 Mailand-Goldau sistiert.

Die wesentlichste Neuerung, die der Winterfahrplan mit sich brachte, ist die Verbesserung der Verbindungen von Berlin und Hamburg mit Italien und umgekehrt. Diese wurde dadurch erreicht, daß die Schnellzüge 6 Berlin-Basel und 86 Hamburg-Basel an den Nachtschnellzug 127/61 Basel-Mailand und der Nachtschnellzug 74/104 Mailand-Basel an die Schnellzüge 5 Basel-Berlin und 85 Basel-Hamburg angeschlossen wurden. Die neu geschaffenen Verbindungen sind folgende:

Berlin und Hamburg-Basel-Italien.

Berlin	ab	8.00	vorm.
Basel S. B. B.	an	9.02	nachm.
Hamburg	ab	7.19	vorm.
Basel S. B. B.	an	9.10	nachm.
„ „	ab	9.25	„
Luzern	an	11.20	„
„	ab	11.35	„
Chiasso	an	5.30	vorm.
„	ab	5.45	„
Mailand	an	6.52	„
Turin	„	10.15	„
Venedig	„	12.10	nachm.
Genua	„	10.20	vorm.
Ventimiglia	„	3.53	nachm.
Rom über Genua	„	10.10	„
Rom über Bologna	„	10.40	„
Neapel	„	6.40	vorm.

Italien-Basel-Hamburg und Berlin.

Neapel	ab	12.20	vorm.
Rom über Bologna	„	9.00	„
Rom über Genua	„	8.00	„
Ventimiglia	„	12.37	nachm.
Genua	„	7.35	„
Venedig	„	5.10	„
Turin	„	7.55	„
Mailand	„	11.10	„
Chiasso	an	12.15	vorm.
„	ab	12.35	„
Luzern	an	6.42	„
„	ab	7.03	„
Basel S. B. B.	an	9.02	„
„ „	ab	9.29	„
Hamburg	an	12.00	mittern.
Basel S. B. B.	ab	9.29	vorm.
Berlin	an	10.54	nachm.

Eine weitere vorteilhafte Neuerung besteht in der Schaffung einer neuen Schnellzugsverbindung Paris-Mailand, indem außer dem bisherigen in Paris um 10. 10 nachm. abgehenden Schnellzug, der in Basel 6. 10 vorm. ankommt und an den Expreßzug 103 anschließt, der 8. 35 nachm. von Paris nach Basel abfahrende und 8. 18 vorm. über Delle in Basel eintreffende Schnellzug daselbst durch Zug 109/313 direkte Fortsetzung nach Mailand mit Ankunft daselbst um 7. 32 nachm. gefunden hat.

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.	1906 (276 Kilometer)				1905 (276 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1905		Mindereinnahme gegenüber 1905	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	11 220 273	61	40,96	39,32	10 181 902	22	41,74	39,88	1 038 371	39	—	—
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	1 031 971	51	3,77	3,62	991 012	81	4,06	3,88	40 958	70	—	—
b. Tiere	387 940	00	1,42	1,36	389 918	84	1,60	1,53	—	—	1 978	84
c. Güter aller Art . .	14 750 624	01	53,85	51,69	12 829 818	04	52,60	50,25	1 920 805	97	—	—
Total	27 390 809	13	100		24 392 651	91	100		2 998 157	22	—	—
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	1 143 571	27		4,01	1 137 617	02		4,46	5 954	25	—	—
Totaleinnahmen	28 534 380	40		100	25 530 268	93		100	3 004 111	47	—	—

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken betrug wie im Vorjahre 276 Kilometer.

Während zu erwarten und im Budget auch vorgesehen war, es werde von dem auf 1. Juni des Berichtsjahres festgesetzten Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonroute an eine Abnahme oder mindestens ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung des Verkehrs und der Einnahmen eintreten, haben beide einen weiteren bedeutenden Aufschwung genommen. Die Transportmengen und die Einnahmen übersteigen diejenigen des Vorjahres in erheblichem Maße. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Gütertransport sind um Fr. 3 000 136. 06 gestiegen; dagegen ist der Ertrag aus dem Tiertransport um den kleinen Betrag von Fr. 1978. 84 zurückgegangen. Bei der Zusammenfassung aller vier Verkehrsarten resultiert gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 2 998 157. 22 oder 12,29 %. Die Transporteinnahmen betragen

	1906	1905
per Bahnkilometer . . .	Fr. 99 242. 06	Fr. 88 379. 17
„ Zugskilometer . . .	„ 6. 82	„ 6. 72
„ Tag . . .	„ 75 043. 31	„ 66 829. 18

Mit Ausnahme des Monats Dezember, in dem sich ein Ausfall von Fr. 7 344. 62 ergeben hat, zeigen sämtliche Monate Mehreinnahmen. Der Monat März weist mit Fr. 2 809 789. 50 die größte, der Monat Januar mit Fr. 1 779 080. 70 die kleinste Einnahme auf. Die durchschnittliche Monatseinnahme beträgt Fr. 2 282 567. 43 gegen Fr. 2 032 720. 99 im Vorjahre.

Dem Berichte sind in bisheriger Weise am Schlusse 8 Tabellen über die Statistik des Verkehrs und der Einnahmen (Nr. 1—8) beigegeben; aus ihnen heben wir hier folgendes hervor:

1. Personentransport.

Der Personenverkehr weist in allen Monaten des Berichtsjahres sowohl in der Zahl der beförderten Personen als in den Einnahmen eine erhebliche Zunahme auf. Die größte Zunahme zeigen die Fahrten mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften, die eine Mehreinnahme von rund Fr. 305 000 geliefert haben. Sodann ist bei den Billets einfacher Fahrt III. Klasse, den gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtbillets III. Klasse, den Generalabonnements und den Gesellschaftsbillets eine namhafte Steigerung in den Quantitäten und in den Einnahmen zu verzeichnen. Dagegen hat sich bei den Billets einfacher Fahrt I. Klasse eine Abnahme ergeben. Der Verkehr mit Italien ist erheblich gestiegen, was teilweise der internationalen Ausstellung in Mailand zuzuschreiben sein wird. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich von 3 333 273 auf 3 683 008 und die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen von 602 409 auf 678 332 gehoben. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer ist von 166 264 881 auf 187 219 846 gestiegen. Die von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrene Distanz beträgt 50,88 Kilometer gegen 49,88 Kilometer im Vorjahre. Im Verhältnis der Benutzung der drei Wagenklassen hat eine Verschiebung von 1,77 % zu Gunsten der III. Wagenklasse stattgefunden. Es sind Reisende befördert worden:

		1906	1905
in der	I. Klasse	186 327 = 5,05 %	180 271 = 5,41 %
„ „	II. „	748 725 = 20,33 %	680 511 = 20,41 %
„ „	III. „	2 747 956 = 74,62 %	2 472 491 = 74,18 %

Personenkilometer weisen auf:

		1906	1905
die	I. Klasse	18 426 557 = 9,84 %	18 555 898 = 11,16 %
„	II. „	51 702 142 = 27,62 %	46 677 122 = 28,07 %
„	III. „	117 091 147 = 62,54 %	101 031 861 = 60,77 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

in der	I. Klasse	98,89 Km.	102,98 Km.
„ „	II. „	69,05 „	68,59 „
„ „	III. „	42,61 „	40,86 „

Es trifft Reisende:

auf jeden	Personenzugskilometer	74,11	69,26
„ „	Personenwagenachsenkilometer	4,86	4,79

Der Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 10 181 902. 22 auf Fr. 11 220 273. 61 oder um Fr. 1 038 371. 39 = 10,20 % gestiegen. An die Einnahmen haben beigetragen:

	1906	1905
die I. Klasse	Fr. 2 271 602 = 20,23 %	Fr. 2 319 409 = 22,78 %
„ II. „	„ 3 833 412 = 34,17 %	„ 3 436 115 = 33,75 %
„ III. „	„ 5 115 260 = 45,60 %	„ 4 426 378 = 43,47 %

Als Fahrtaxe hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

	1906	1905
in der I. Klasse	Fr. 12.19	Fr. 12.87
„ „ II. „	„ 5.12	„ 5.05
„ „ III. „	„ 1.86	„ 1.79

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

	Cts. 5,99	Cts. 6,12.

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport hat sich von Fr. 36 890. 95 auf Fr. 40 653. 16 gehoben.

2. Gepäcktransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 10 602 auf 10 973 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 4 779 auf 4 951 gestiegen. Die Einnahmen haben um Fr. 40 958. 70 oder 4,13 % zugenommen. An dieser Zunahme ist hauptsächlich der Transitverkehr nach und von Italien beteiligt.

3. Tiertransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tiere hat sich im Berichtsjahre von 118 942 auf 148 332 oder um 29 390 gehoben. Die Einnahmen sind dagegen um Fr. 1 978. 84 = 0,51 % zurückgegangen. Der Grund liegt darin, daß die Importeure von Schlachtvieh aus Italien gegenüber dem Vorjahre weniger Ochsen, aber mehr Schweine und Schafe bezogen haben.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr hat sich im Berichtsjahre in außerordentlicher Weise weiter entwickelt. Mit Ausnahme der Lebens- und Genußmittel haben alle Hauptartikel zugenommen. Bei den Artikeln Steinkohlen und metallurgische Produkte ist die Zunahme als ganz außerordentlich zu bezeichnen; in runden Ziffern beläuft sie sich bei dem erstern auf 125 000 Tonnen und bei dem letztern auf 88 000 Tonnen. Durch die Mehreinfuhr von deutschen Steinkohlen in Italien über die Gotthardroute ist wohl der Ausfall an englischen Kohlen gedeckt worden, der sich infolge der auf Seite 8 erwähnten Störung in den Eisenbahnbetriebsverhältnissen in Italien ergeben haben wird. Der Artikel Wein weist dagegen eine erhebliche Abnahme auf; ihr Grund liegt hauptsächlich darin, daß im letzten Quartal des Vorjahres der Erhöhung des schweizerischen Eingangszolles wegen ein außerordentlicher Import stattgefunden hatte. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen hat sich von 1 248 463 auf 1 473 375 gehoben. Für die ganze Bahnlänge ergibt sich ein Verkehr von 802 322 Tonnen gegen 648 018 Tonnen im Vorjahre. Die Zahl der Tonnenkilometer ist von 178 852 941 auf 221 440 950 und die mittlere Transportdistanz einer

Tonne von 143,26 Kilometer auf 150,30 Kilometer gestiegen. Hinsichtlich der Größe des Gewichts der verschiedenen Warengattungen stehen die Lebens- und Genußmittel mit 390 532 Tonnen = 26,51 % im ersten Rang, die metallurgischen Produkte mit 291 666 Tonnen = 19,80 % im zweiten Rang und die Brennmaterialien mit 249 040 Tonnen = 16,90 % im dritten Rang. Die Transportquantitäten verteilen sich auf die vier Haupttarifklassen wie folgt:

	1906		1905	
Eilgüter	54 532 Tonnen	= 3,70 %	48 188 Tonnen	= 3,36 %
Stückgüter	65 140 „	= 4,42 %	60 973 „	= 4,88 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . .	335 699 „	= 22,79 %	336 835 „	= 26,98 %
Ausnahmetarifgüter	1 018 004 „	= 69,09 %	802 467 „	= 64,28 %

Die Hauptverkehre sind mit nachverzeichneten Quantitäten beteiligt:

	1906	1905
Schweiz—Italien	101 585 Tonnen	84 640 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	302 894 „	355 881 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	528 551 „	303 513 „
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	113 790 „	119 716 „

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

Der Verkehr mit dem Hafenplatz Genua beläuft sich auf 192 878 Tonnen, wovon befördert worden sind:

	1906	1905
nach Genua	19 857 Tonnen	18 814 Tonnen
von „	173 021 „	207 203 „

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von Fr. 12 829 818. 04 auf Fr. 14 750 624. 01 oder um den bedeutenden Betrag von Fr. 1 920 805. 97 = 14,97 % gestiegen. Es stellt sich der Ertrag per Kilometer auf Fr. 53 444. 29 gegen Fr. 46 484. 85 im Vorjahre. Das durchschnittliche Erträgnis per Tonne und Kilometer ist dagegen von 7,17 Cts. auf 6,66 Cts. zurückgegangen. Dieser außergewöhnliche Unterschied hat seinen Grund in der erwähnten großen Zunahme der Güter mit niedrigern Frachtsätzen und in der Abnahme der Güter mit höhern Frachtsätzen von Süden nach Norden, die ebenfalls wesentlich mit den Betriebsverhältnissen der italienischen Bahnen zusammenhängen dürfte.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1905 wie folgt:

	1906	1905
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 1 121 314. 76	Fr. 1 124 050. 09
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 14 511. 04	„ 6 239. 21
Sonstige Einnahmen	„ 7 745. 47	„ 7 327. 72
	Fr. 1 143 571. 27	Fr. 1 137 617. 02

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1906 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			1905 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1905.		Minderausgabe gegenüber 1905.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung .	714 511	69	4.15	638 694	57	4.37	75 817	12	—	—
II. „ Aufsicht u. Unterhalt d. Bahn	2 939 604	61	17.11	2 447 293	76	16.78	492 310	85	—	—
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	4 491 333	77	26.15	3 697 465	38	25.34	793 868	39	—	—
IV. „ den Fahrdienst	6 870 119	19	40.00	6 089 213	17	41.74	780 906	02	—	—
V. „ verschiedene Ausgaben . .	2 162 721	31	12.59	1 716 722	10	11.77	445 999	21		
Total	17 178 290	57	100	14 589 388	98	100	2 588 901	59	—	—

	1906	1905
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 62 240. 18	Fr. 52 860. 11
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 4.2792	„ 4.0191
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 3.2910	„ 3.2223
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . .	„ 0.1267	„ 0.1259
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer . . .	„ 0.0184	„ 0.0180
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	60.20	57.15
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	62.72	59.81

Wie wir schon einleitend bemerkt haben, ist auch die Steigerung der Ausgaben eine ganz außergewöhnliche, prozentual sogar diejenige der Einnahmen übersteigende. Hierzu ist vor allem zu bemerken, daß mit dem 1. Januar 1906 für das ständige Betriebspersonal, soweit es noch nicht auf dem Höchstgehalte stand, die alle drei Jahre fällige Gehaltserhöhung eingetreten war. Eine solche Steigerung fand auch für einen Teil des Personals der Zentralverwaltung und der Taglohnarbeiter statt. Diese Gehaltserhöhungen verursachten sodann auch sehr wesentliche Mehrauslagen für die Hülfs- und Krankenkassen. Dazu kam dann die schon erwähnte außerordentliche Gratifikation, die immer stärker anschwellende Personalvermehrung und die Preiserhöhung für Materialien aller Art. Will man die Steigerung der Einnahmen und Ausgaben vergleichen, so darf endlich der im Schlußsatz von Ziffer 4. Gütertransport (Seite 26) erwähnte Umstand nicht übersehen werden.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen

	1906	1905
A. Personalausgaben . .	Fr. 573 162. 29	Fr. 539 104. 81
B. Sonstige Ausgaben . .	„ 141 349. 40	„ 99 589. 76
	Fr. 714 511. 69	Fr. 638 694. 57

Die Personalausgaben sind im Jahre 1906 um Fr. 34 057. 48 und die sonstigen Ausgaben um Fr. 41 759. 64, total um Fr. 75 817. 12 gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Während die Mehrkosten für das Personal infolge Besoldungserhöhungen und außerordentlicher Gratifikation entstanden sind, wurden diese namentlich herbeigeführt durch die Beteiligung an der internat. Ausstellung in Mailand, welche eine Ausgabe (1905 und 1906) im Gesamtbetrag von Fr. 36 947. 69 verursachte.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betrugen:

	1906	1905
A. Personalausgaben . . .	Fr. 1 257 329. 96	Fr. 1 097 982. 21
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 1 596 245. 24	„ 1 267 615. 77
C. Sonstige Ausgaben . . .	„ 86 029. 41	„ 81 695. 78
zusammen wie oben	Fr. 2 939 604. 61	Fr. 2 447 293. 76
mehr	Fr. 492 310. 85	

A. Personalausgaben.

Die Personalausgaben weisen einen Mehraufwand von Fr. 159 347. 75 auf; davon entfallen:
Fr. 85 786. 50 auf die am 1. Januar 1906 fällig gewesenen, regulativgemäßen Gehaltsvorrückungen;
„ 47 790. — auf Gratifikationen an das Personal für die an dasselbe gestellten erhöhten Anforderungen infolge des außerordentlich starken Zugsverkehrs;
„ 25 771. 25 auf vermehrte Aufsicht wegen des gleichen Umstandes und sonstiges. Die Zahl des mit Jahresgehalt angestellten Personals für den Streckendienst ist auch im Berichtsjahre wieder gestiegen und zwar hauptsächlich, weil wieder eine Anzahl Taglohnarbeiter in ständige Stellung übergeführt wurden.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Es wurden aufgewendet:

	1906	1905
1. Für Unterhalt des Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 386 848. 17	Fr. 310 534. 56
2. „ Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues samt Materialkosten .	„ 835 730. 05	„ 617 868. 63
3. „ Unterhalt der Stationen und der Strecke	„ 198 027. 57	„ 175 736. 16
4. „ Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	„ 109 124. 95	„ 114 331. 80
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	„ 66 514. 50	„ 49 144. 62
zusammen	Fr. 1 596 245. 24	Fr. 1 267 615. 77
oder mehr	Fr. 328 629. 47	

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen. Mehrkosten: Fr. 76 313 61. Wir haben bereits im Abschnitt I (Bahnbau) die Ereignisse der Jahre 1905 und 1906 an der Rigilehne berührt und machen hier nähere Mitteilungen hierüber, weil die angeführten Mehrkosten dadurch veranlaßt wurden. Nachdem am 11. und 12. Juni 1905 ein durch anhaltenden Regen im vordern Rütlibach oberhalb Arth hervorgerufener

Murgang zuerst ein, dann beide Geleise überdeckt und eine Verkehrsunterbrechung von ca. 24 Stunden verursacht hatte, löste sich am 15. und 16. Dezember eine bedeutende Felsmasse von der Rigi in der Höhe von ca. 925 m ü. M. ab und stürzte in das Bett des genannten Baches; wir mußten infolge dieses Felssturzes sofort die zur Sicherung des Zugsverkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen, sowie ausgedehnte Verbauungen und eine Korrektion des Baches ausführen lassen. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre vollendet.

Auf dieses außerordentliche Ereignis folgte an der nämlichen Rigilehne am 20. Mai 1906 eine Katastrophe, wie eine solche auf unserem Bahnnetze noch nie vorgekommen ist, indem wieder durch anhaltenden ganz außerordentlich starken Regen, abgesehen von mehreren weniger bedeutenden Rutschungen und Überschüttungen des bergseitigen Geleises, beim sogenannten Rickenbachhof zwischen km 2,890 und 3,0 südlich von Immensee, ca. 200 m rechts der Bahn ein ganzer Waldkomplex in Bewegung geriet und sich auf die Bahnlinie schob; der dortige Damm konnte dem starken Druck der talwärts drängenden Schlammmassen nicht widerstehen, wurde bald durchbrochen und samt dem gewölbten Durchlaß, den vorher abgelaschten Geleisen und der Telegraphenlinie mit hinabgerissen. Der Murgang verbreitete sich über das unterhalb liegende Gelände, demolierte eine Scheune und riß ein Stück Straße in den See. Die Räumungsarbeiten wurden trotz ungünstiger Witterung und gefährlicher Situation mit aller Energie durchgeführt, so daß bereits am 24. Mai für die Passagiere der Personen- und Lokalzüge Umsteigen ermöglicht werden konnte. Die Expreß- und Schnellzüge, sowie sämtliche Güterzüge verkehrten über Zug. Weil für den Ausbau der im Bahnkörper entstandenen großen Lücke ein längerer Zeitraum in Aussicht genommen werden mußte, wurde das rechte Geleise an den Berg gerückt und die Unterbruchstelle mit einem 30 m langen Holzprovisorium überbrückt; am 1. Juni konnte das eingeleisige Provisorium dem Verkehre übergeben und dieser in seiner Gesamtheit wieder über die Linie Immensee-Goldau geleitet werden. Für die definitive Wiederherstellung der Bahnlinie wurde ein Projekt mit Einbau einer 25 m weiten eisernen Brücke gewählt und mit dem Bau derselben sofort begonnen; zugleich wurde der in Bewegung geratene Berghang durch ein System von Sickerungen entwässert und die oberhalb gelegene Schutthalde mit einer starken Sperrmauer abgeschlossen. Am 28. Dezember des Berichtsjahres waren die Arbeiten soweit gediehen, daß das eine linksseitige Geleise wieder befahren und das Provisorium abgebrochen werden konnte. Die Erstellung des II. Geleises und die Vollendung der Sicherungsarbeiten fällt in das laufende Jahr.

Nachdem in den letzten Jahren häufiger als früher Felsstürze vorgekommen sind, wovon einige nahe an die Bahnlinie gelangten, wurden die in Verwitterung begriffenen Fluhbänder der Rigi möglichst zugänglich gemacht und dann zahlreiche Absprengungen und Untermauerungen vorgenommen.

Ein Hochwasser des Gruonbaches in Flüelen hat bedeutende Verheerungen an der Verbauung dieses Wasserlaufs angerichtet und auch im Süden des Kantons Tessin haben die anfangs November niedergegangenen starken Regengüsse mehr oder weniger erhebliche Beschädigungen verursacht; gleichzeitig führte der Tessinfluß großes Hochwasser, welches sich über den ganzen Talboden unterhalb Bellinzona ausbreitete und an dem das Tal durchquerenden Bahndamme der Linie nach Locarno staute; am 7./8. November erfolgte ein Dammbruch bei km 161,4 auf eine Länge von 60 Meter, welcher eine Verkehrsunterbrechung von drei Tagen verursachte.

Wie bereits erwähnt, haben alle diese außerordentlichen Vorkommnisse wesentlichen Anteil an den entstandenen Mehrkosten; im übrigen haben wir noch einen Mehraufwand für den Unterhalt und den Anstrich der eisernen Brückenkonstruktionen zu verzeichnen; sonst blieben die Ausgaben für die einzelnen hierher gehörenden Arbeiten unter denjenigen des Vorjahres.

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

	1906	1905
1. Für das zum Unterhalt und zur Erneuerung erforderliche Material	Fr. 557 567. 85	Fr. 401 303. 79
abzüglich Erlös aus dem gewonnenen Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem Material . .	„ 126 984. 82	„ 88 461. 30
bleiben: Netto-Materialkosten	Fr. 430 583. 03	Fr. 312 842. 49
2. Für Akkorde, Löhne u. Reparaturen (Handwerker u. Werkstätte)	„ 405 147. 02	„ 305 026. 14
zusammen	Fr. 835 730. 05	Fr. 617 868. 63
mehr	Fr. 217 861. 42	

Die Mehrkosten von Fr. 117 740. 54 für Material ergaben sich zum größten Teil aus dem größern Umfang der im Berichtsjahre notwendig gewordenen Geleiseumbauten und zwar umfaßten diese im ganzen 13 392 m gegenüber 11 589 m im Vorjahre, wovon:

auf Totalerneuerungen 7 112 m (1905: 3 449 m)
„ Schwellenerneuerungen 532 „ (1905: 2 883 m)
„ Schienenerneuerungen 5 748 „ (1905: 5 257 m)

entfallen. Im einzelnen betreffen die Erneuerungen folgende Strecken:

1. Umbau alter Geleise der offenen Strecken:
   - im linken Geleise, km $12,_{880}$—$13,_{100}$ . . . . . 220 m
   - „ „ „ km $42,_{708}$—$43,_{068}$ . . . . . 360 m
   - im rechten Geleise, km $47,_{286}$—$47,_{670}$ . . . . . 384 m
   - und auf der Tessin- und Verzascabrücke der Linie Cadenazzo-Locarno . . . . 420 m
2. Umbau alter Geleise in Tunnels:
   - im rechten Geleise, km $64,_{255}$—$65,_{143}$, Leggisteintunnel . . . . . 888 m
   - im linken Geleise, km $67,_{236}$—$68,_{571}$, Naxbergtunnel . . . . . 1335 m
   - „ „ „ km $99,_{460}$—$101,_{024}$, Freggiotunnel . . . . . 1564 m
   - im linken Geleise km $102,_{788}$—$103,_{940}$, Pratotunnel . . . . . 1152 m
   - „ „ „ km $104,_{838}$—$105,_{174}$, Polmengotunnel . . . . . 336 m
   - im rechten Geleise, km $114,_{092}$—$114,_{340}$, Lalumetunnel . . . . . 248 m
   - „ „ „ km $116,_{445}$—$116,_{650}$, Pianotondotunnel . . . . . 205 m
3. Erneuerung der Eisenschwellen mit Holzschwellen:
   - km $29,_{504}$—$29,_{724}$ im Axenbergtunnel . . . . . 220 m
   - im rechten Geleise, km $67,_{545}$—$67,_{857}$, Naxbergtunnel . . . . . 312 m
4. Erneuerung ausgenützter Schienen:
   - im rechten Geleise, km $71,_{400}$—72,0, Gotthardtunnel . . . . . 600 m
   - „ „ „ km $73,_{514}$ $74,_{126}$, Gotthardtunnel . . . . . 612 m
   - im linken Geleise, km $87,_{503}$—$87,_{970}$ . . . . . 467 m
   - „ „ „ km $101,_{486}$—$101,_{940}$ . . . . . 454 m
   - im rechten Geleise, km $137,_{001}$—$137,_{345}$ . . . . . 344 m
   - „ „ „ km $148,_{688}$—$149,_{144}$ . . . . . 456 m
   - in der Strecke km $160,_{762}$—$161,_{006}$ (Ceneretunnel) . . . . . 244 m
   - in mehreren Strecken des Monte Ceneretunnels . . . . . 1246 m
   - im Massagno-Tunnel, km $178,_{983}$—$179,_{331}$ . . . . . 348 m
   - in der Strecke km $184,_{500}$—$185,_{0}$, Lugano-Chiasso . . . . . 500 m
   - und km $197,_{613}$—$197,_{763}$, Lugano-Chiasso . . . . . 150 m
   - im I. Hauptgeleise des Bahnhofes Göschenen . . . . . 327 m

Ferner wurden im Berichtsjahre wegen Abnützung oder sonstigen Unzulänglichkeiten 14 Wechsel, 10 Kreuzungen, 5 ganze Weichen (1905: 6) und 2 Kreuzungsweichen (1905: 1) erneuert.

Was die Mehrausgaben sub 2, Akkorde, Löhne und Reparaturen (Fr. 100 120. 88) anbelangt, so hängen dieselben zum Teil mit den oben aufgezählten umfangreichen Geleiseumbauten, zum Teil mit den im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Lohnerhöhungen, endlich und nicht zum geringsten Teil mit der Zunahme des Zugsverkehrs zusammen, indem die Arbeit infolgedessen viel häufiger unterbrochen werden mußte und die Arbeitszeit immer weniger intensiv ausgenützt werden konnte.

Der Stand der Hauptgeleise ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen, in welcher zum Vergleiche der Stand Ende 1905 und Ende 1883 beigefügt ist.

	1906		1905		1883 (eingeleisig)	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee-Brunnen und Flüelen-Giubiasco	415 443	100	415 419	100	267 933	100
Hiervon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . .	6 792	1,6	7 365	1,7	49 456	18,5
„ „ „ Stahlschienen der Type I	9 304	2,2	9 196	2,2	16 488	6,2
„ „ „ „ „ „ II	190 632	45,9	191 793	46,2	201 189	75,3
„ „ „ „ „ „ III	240	0,1	240	0,1	—	—
„ „ „ „ „ „ IV	208 475	50,2	206 825	49,8	—	—
und anderseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .	—	—	—	—	88 975	33,2
„ „ „ Eichen- u. Buchenschwellen	154 467	37,2	150 141	36,2	168 103	62,8
„ „ „ Eisenschwellen . .	260 976	62,8	265 278	63,8	10 855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre gleich mit 272 533 m, wovon 142 910 m oder 52,4 % doppelgeleisig.

Die Länge der Ausweich- und Nebengeleise betrug auf Ende des Berichtsjahres 122 248 m gegen 118 418 m im Vorjahre; die Vermehrung rührt von neu erstellten Nebengeleisen, namentlich auf der Station Mendrisio und auf dem Bahnhofe Chiasso, her.

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

Für die hierher gehörenden Arbeiten wurden im Berichtsjahre aufgewendet:

		1906		1905
a) Für den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern .	Fr.	10 796. 15	Fr.	14 902. 28
b) Für den laufenden Unterhalt der Hochbauten . . .	„	150 048. 12	„	125 769. 03
c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten	„	37 183. 30	„	22 925. 10
d) Für prov. Schuppen zur Einlagerung von Getreide . .	„	—. —	„	12 139. 75
zusammen	Fr.	198 027. 57	Fr.	175 736. 16
mehr	Fr.	22 291. 41		

Neben den Minderausgaben für Posten a figurieren die Posten b und c mit Mehrausgaben von Fr. 24 279. 09 und Fr. 14 258. 20. Vom ersten dieser beiden Posten entfällt nahezu die Hälfte auf den Bahnhof Chiasso, dessen Hochbauten im Berichtsjahre umfangreiche Unterhaltungsarbeiten erforderten; an den übrigen Mehrausgaben nehmen die im Berichtsjahre ausgeführten Renovationen an den Hochbauten des Bahnhofes Göschenen und der Station Airolo, sowie an den Bahndienst- und Wohngebäuden daselbst mit einem größern Betrage teil.

Die Mehrausgabe sub c hängt mit Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen und den Stationen sowie mit der Vergrößerung der Wärterhäuser zusammen, woran wieder der Bahnhof Chiasso am meisten beteiligt ist.

Für Lagerung von Getreide und Mühlenprodukten wurden im Berichtsjahre keine besonderen Maßnahmen notwendig, indem sämtliche Ware in den bestehenden Lagerschuppen untergebracht werden konnte. Der höchste Lagerbestand der Lagerperiode 1906/07 erreichte in der 2. Dekade des Monats Januar 1907 3794 Wagenladungen gegen 3917 Wagenladungen in der 1. Dekade des Monats Februar 1906 (Januar 1905: 5619 Wagenladungen).

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

	1906	1905
Ausgaben	Fr. 109 124. 95	Fr. 114 331. 80
weniger	Fr. 5 206. 85	

Wir haben hier nur zu bemerken, daß in den Ausgaben pro 1906 Fr. 13 087. 75 für Arbeiten und Umänderungen enthalten sind, welche bei den Neu- und Ergänzungsbauten — namentlich bei Erstellung der neuen Stellwerksanlage in Chiasso — entstanden sind und dem Baukonto gemäß Rechnungsgesetz nicht belastet werden konnten. Im übrigen sind die Ausgaben normal geblieben.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

	1906	1905
Ausgaben	Fr. 66 514. 50	Fr. 49 144. 62
mehr	Fr. 17 369. 88	

Die Mehrausgaben sind die Folge der starken Schneefälle im Februar 1906 in Göschenen, im März von Wassen bis Göschenen, im November in Airolo und im Dezember von Erstfeld bis Göschenen. Auf der Südseite kamen im Berichtsjahre mit Ausnahme der Station Airolo und der Strecke abwärts bis Ambri keine stärkeren Schneefälle vor.

C. Sonstige Ausgaben.

	1906	1905
Ausgaben	Fr. 86 029. 41	Fr. 81 695. 78
mehr	Fr. 4 333. 63	

Obige Mehrausgabe fällt ganz auf das hierher gehörende Kapitel „Kulturentschädigungen" und ist entstanden durch die schon berichteten Vorkommnisse an der Rigilehne und durch gerichtliche Austragung einer ältern Forderung infolge eines Röhrenbruches der Kraftwasserleitung für die Zentralwerkstätte in Bellinzona.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 4 491 333. 77. Dieselben weisen gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung von Fr. 793 868. 39 auf. Hiervon beschlagen Fr. 748 396. 72 die Personalkosten und Fr. 45 471. 67 die sonstigen Ausgaben. Die Erhöhung der Personalkosten ist auf die zur Bewältigung des großen Verkehrs notwendig gewordene Vermehrung des Personals sowie auf die diesem bewilligte außerordentliche Gratifikation zurückzuführen.

Die Zunahme der sonstigen Ausgaben ist durch den Mehrverbrauch und die Erhöhung der Preise auf den Materialien für Beheizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationen, sowie durch die Vermehrung des Inventars verursacht worden.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1906	1905
A. Personalausgaben	Fr. 2 070 975. 84	Fr. 1 715 276. 89
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen .	„ 3 078 462. 88	„ 2 650 113. 31
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials .	„ 1 673 735. 46	„ 1 680 355. 22
D. Sonstige Ausgaben	„ 46 945. 01	„ 43 467. 75
zusammen	Fr. 6 870 119. 19	Fr. 6 089 213. 17
mehr	Fr. 780 906. 02 = 12,82 %.	

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
im Jahre 1906	6 280 234	954 953 192
„ „ 1905	5 483 701	824 309 348
Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre beträgt:	796 533 = 14,52 %	130 643 844 = 15,85 %.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen wie folgt:

A. Personalausgaben.

	1906	1905
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 71 989. 69	Fr. 43 475. 54
mehr	„ 28 514. 15	

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1906	1905
	Fr. 100 542. 91	Fr. 91 309. 15
mehr	„ 9 233. 76	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1906	1905
	Fr. 1 548 934. 81	Fr. 1 290 084. 86
mehr	„ 258 849. 95	

c) Wagenvisiteure:

	1906	1905
	Fr. 108 258. 15	Fr. 97 796. 05
mehr	„ 10 462. 10	

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

	1906	1905
	Fr. 241 250. 28	Fr. 192 611. 29
mehr	„ 48 638. 99	

Die unter Ziffer IV A 1—3 für das Personal des Fahrdienstes angeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 355 698. 95 gegenüber dem Vorjahre sind durch die im Berichtsjahre für das gesamte Personal erfolgten periodischen Gehalts- und Lohn-Erhöhungen und durch die infolge Zunahme der sehr starken Fahrdienstleistungen notwendig gewordene Personalvermehrung entstanden.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1906	1905
	Fr. 2 828 699. 83	Fr. 2 374 725. 07
mehr	„ 453 974. 76	

b) Für Wagen:

	1906	1905
	Fr. 8 394. 61	Fr. 8 413. 90
weniger	„ 19. 29	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1906	1905
	Fr. 102 608. 90	Fr. 96 096. 44
mehr	„ 6 512. 46	

b) Für Wagen.

	1906	1905
	Fr. 8 625. 50	Fr. 10 210. 34
weniger	„ 1 584. 84	

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

	1906	1905
	Fr. 18 223. 69	Fr. 14 982. 54
mehr	„ 3 241. 15	

b) Für Wagen:

1906	1905
Fr. 64 912. 57	Fr. 105 109. 98
weniger „ 40 197. 41	

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

a) Für Lokomotiven:

1906	1905
Fr. 41 893. 08	Fr. 35 773. 28
mehr „ 6 119. 80	

b) Für Wagen:

1906	1905
Fr. 5 104. 70	Fr. 4 801. 76
mehr „ 302. 94	

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

für die Lokomotiven	mehr	Fr. 469 848. 17
„ „ Wagen	weniger „	41 498. 60
	zusammen mehr	Fr. 428 349. 57

Die Mehrausgaben für die Lokomotiven entstanden aus den stark vermehrten Fahrdienstleistungen und aus den höhern Kohlenpreisen; der Durchschnittspreis der verbrauchten Kohlen betrug im Berichtsjahre Fr. 28. 65 per Tonne gegenüber Fr. 27. 93 des Vorjahres.

Die Minderausgaben für die Wagen ergeben sich, weil im Berichtsjahre bezüglich der Beleuchtung der Wagen mit den italienischen Bahnverwaltungen der Naturalausgleich eingeführt wurde und die bisherigen derartigen Vergütungen an dieselben in Wegfall kamen.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

1906	1905
Fr. 1 086 642. 20	Fr. 1 099 466. 74
weniger „ 12 824. 54	

2. Personenwagen:

1906	1905
Fr. 334 759. 59	Fr. 331 306. 35
mehr „ 3 453. 24	

3. Lastwagen:

	1906	1905
	Fr. 252 333. 67	Fr. 249 582. 13
mehr	„ 2 751. 54	

Für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Wagen zusammen sind gegenüber dem Vorjahre Fr. 6619. 76 weniger ausgegeben worden.

D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1906	1905
	Fr. 46 945. 01	Fr. 43 467. 75
mehr	„ 3 477. 26	

Die Mehrausgaben für Lit. D des Fahrdienstes ergeben sich durch die notwendig gewordene Vermehrung der Dienstlokale.

V. Verschiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht- und Mietzinsen betragen:

	1906	1905
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 171 640. 96	Fr. 179 507. 51
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 854 731. 45	„ 699 117. 05
3. Für sonstige Objekte	„ 8 299. 27	„ 8 587. 67
	Fr. 1 034 671. 68	Fr. 887 212. 23

Für Wagenmiete von Wagen der ausländischen Bahnen wurden infolge des starken Verkehrs Fr. 155 614. 40 mehr ausgegeben als im Vorjahre.

Auf Verlust an Hülfsgeschäften ergibt sich gegenüber dem vorhergehenden Jahre eine Ausgabe von Fr. 2681. 54 für auf den Material- und Reservestückvorräten konstatierte Abgänge.

Feuerversicherungen. Im Bestand der Verträge betreffend Versicherung der Hochbauten, des Mobiliars und der Getreidelager in Brunnen sind im Berichtsjahr keine Änderungen eingetreten.

Die Ausrichtung von Unfallentschädigungen hat den Betrag von Fr. 97 626. 74 erfordert und bewegt sich damit auf annähernd gleicher Höhe wie im Vorjahre (Fr. 96,252. 90), obwohl die Zahl des Betriebspersonals und der beförderten Reisenden eine beträchtliche Zunahme erfahren hat. Mit Ausnahme von 4 Fällen ließen sich alle Ersatzansprüche ohne Anrufung des Richters beilegen. Die Zahl der Ende 1906 noch pendenten Haftpflichtprozesse beträgt im ganzen 6.

In die Haftpflichtgemeinschaft, die auf Grund des Übereinkommens vom 5. September 1885 mit den Schweiz. Bundesbahnen bis 30. September 1905 bestanden hat, mußten einbezahlt werden:

Für das Unglück von Münchenstein, 14. Juni 1891	Fr. 686. 25
„ „ „ „ Zollikofen, 15. August 1891	„ 2. 36
zusammen	Fr. 688. 61

gegen Fr. 13 950. 47 im Vorjahre.

Die von der Gotthardbahn an diese Gemeinschaft seit deren Bestehen (1. Oktober 1885) geleistete Summe beträgt Fr. 389 442. 93, wovon allein auf das Unglück von Münchenstein Fr. 205,961. 02 und auf dasjenige von Zollikofen Fr. 101 532. 92 entfallen. Die Rechnung für das Unglück von Münchenstein ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Ebenso bleiben aus dem Eisenbahnunglück von Neuenstadt (2. September 1901) 1 und aus demjenigen von Palézieux (21. November 1903) 6 Entschädigungsbegehren zu erledigen, die alle noch die Gemeinschaft belasten werden.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütersendungen und für Versäumung der Lieferfrist sind im Berichtsjahr anhängig geworden: 9765.

Die ausgerichteten Entschädigungen nach Abzug der von andern Bahnen an uns geleisteten Rückerstattungen und unsere Beteiligung an den von andern Bahnen ausbezahlten Vergütungen ergeben zu unsern Lasten:

für Verlust, Minderung und Beschädigung (abzüglich des Erlöses aus überzähligen Transportgegenständen)	Fr. 32 106. 91
„ Versäumung der Lieferfrist und irrige Instradierung	„ 41 372. 29
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes	„ 56. 70
zusammen	Fr. 73 535. 90

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr ist auch im Jahre 1906 auf Fr. 55 200.— festgesetzt worden.

Beiträge an die Hülfskasse und an die Krankenkassen, Geschenke. Wir verweisen auf Seite 38 u. ff.

Verschiedenes. Die Ausgaben im Betrag von Fr. 83 739. 80 sind um Fr. 5 552. 48 größer als im vorigen Jahre. Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 21 339. 59 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona,
„ 10 667. 45 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte und
„ 38 778. 23 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 160 Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen:	auf den Stationen	1
	auf offener Bahn	2
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	2
	auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:		154
4. Andere Unfälle:		—
	Gesamtzahl der Unfälle	159

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	1	4
Bahnbedienstete	3	143
Drittpersonen	1	2
	5	149
Selbstmord	1	

Betreffend die Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 26. Januar sprang der Reisende Demaria Adamo von Acquarossa, welcher vermutlich auf der Station Biasca auszusteigen versäumte, bei der Ausfahrt des Zuges 125 aus der Station vom Wagen, wobei er so unglücklich zu Fall kam, daß er einen Schädelbruch erlitt, welcher den sofortigen Tod zur Folge hatte.

Am 8. März ist der Speisewagen-Einnehmer Fasnacht Ferdinand von Montelier bei Murten bei Zug 128 vermutlich durch die wegen Dampfentwicklung geöffnete Tür der Plattform des Speisewagens vom Wagen gefallen, überfahren und sofort getötet worden.

Am 9. März wurde der Hülfsbahnarbeiter Bernini Pietro von Maleo, Prov. Mailand, welcher mit andern Rottenarbeitern sich zum Geleiseausrichten in den Pianotondo-Tunnel begeben hatte, durch Zug 4 überfahren und getötet.

In der Nacht vom 15./16. Juli wurde im Geleise bei km. 152,456 zwischen Bellinzona und Giubiasco die Leiche eines Mannes, Menasi Luigi von Malvaglia, aufgefunden; der Verunglückte muß vom Wegübergang km 152,570 auf die Bahnlinie geraten sein und ist von Zug 94 oder 102 überfahren worden.

Am 13. Oktober ist der Bremser Walker Josef von Erstfeld zwischen Faido und Giornico aus unbekannter Ursache vom Zug 711 abgestürzt und am 4. November den erlittenen Verletzungen erlegen.

2. Hülfs- und Krankenkassen.

a) Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder ist von 2232 auf 2426, das Vermögen von Fr. 8 277 094. 84 auf Fr. 9 311 692. 53 angewachsen. Die starke Vermehrung steht zum Teil mit dem Umstande in Zusammenhang, daß auf den 1. Januar für den größten Teil des Personals die periodische Erhöhung der Gehalte fällig war, bei der bekanntlich außer der normalen Prämiensteigerung von der Gesellschaft namhafte einmalige Leistungen an die Kasse zu machen sind.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir bemerkt:

„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 Eisen„bahndepartement zu Handen des Bundesrates zugestellt worden. Die Bilanz beruht für die Berechnung der „Barwerte auf einem Zinsfuß von 4% und erzeigt auf dieser Grundlage einen Überschuß von Fr. 332 367. 48. „Die Rückäußerung des Bundesrates steht zur Zeit noch aus."

Diesem Expertengutachten entsprechend hatten wir auch in der Bilanz für das Jahr 1905 (s. Seite 69) den Betrag von Fr. 332 367. 48 als „Reserven" bezeichnet.

Mit Schreiben vom 2. Juli 1906 hat uns sodann das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement mitgeteilt, es seien die Grundlagen und Rechnungsmethoden dieser Bilanz geprüft worden. Nachdem mittlerweile auch einläßliche Erörterungen über die Verhältnisse der Hülfskasse der Bundesbahnen stattgefunden hätten, sei das Departement zum Schlusse gelangt, daß gegen unsere Vorlage Einwendungen zu erheben seien:

Zwei Punkte gäben Anlaß zur Einsprache:

1. Der der versicherungstechnischen Bilanz zu Grunde gelegte Zinsfuß von 4 % und

2. Die Abstriche, welche an den voll berechneten Barwerten der Ausgaben für die Invalidenpension der Aktiven, sowie für die Witwen- und Kinderpensionen gemacht worden seien.

Auf diese Einsprachen, die namentlich betreffend die sogen. Abstriche unter Ziffer 2 weitere Erhebungen und Nachweise verlangten, haben wir unterm 15. November eine längere Auseinandersetzung an das Eisenbahndepartement gerichtet, an der Berechnung der Barwerte zum Teil, vor allem aber an dem Zinsfuß von 4%, den wir für die ganze Rechnungsperiode für den Rückkauf und seither auch tatsächlich, zum Teil mit Zuschüssen, durchgeführt haben, festgehalten. Selbstverständlich muß indes die Genehmigung der Bilanz und die Rückkaufsrechnung wohl auseinander gehalten werden.

Die zweite Berechnung unseres Experten hat eine Bilanz ergeben, die mit einem Defizit von Fr. 46 261. 69 statt mit dem oben genannten Überschuß von Fr. 332 367. 48 schließt.

Das vorhandene Vermögen der Kasse — ohne Berücksichtigung dieses Defizits — beziffert sich

am 31. Dezember	1904	auf	Fr. 7 604 788. 46
„ „ „	1905	„	„ 8 277 094. 84
„ „ „	1906	„	„ 9 261 655. 88

Obschon wir bei solchen Beständen kaum annehmen können, daß ein wirkliches Defizit von Fr. 46 261. 69 vorhanden sei, halten wir es nach den Aufstellungen unseres eigenen Experten doch für angezeigt, der Hülfskasse den genannten Betrag, Wert 31. Dezember 1904 samt Zinsen zu 4 %, zuzuscheiden und stellen diesen in unsere Rechnungen ein. Es ergibt dies auf den 31. Dezember 1906 die Summe von Fr. 50 036. 65, mit der wir nicht die Betriebsrechnung, sondern die Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres belasten. Der Bestand des Vermögens auf 31. Dezember 1906 ist demnach Fr. 9 311 692. 53.

Die Antwort des Post- und Eisenbahndepartements und der Beschluß des Bundesrates auf unsere Vorlage vom 15. November 1906 sind noch ausstehend.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hülfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückerstattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invalidität ausgeschieden	Gestorben	Am Jahresende
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
1906	2232	256	18	4	21	19	2426

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	durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Aversalentschädigung	Gestorben	Total	durch Aversalentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
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
1906	9	284	5	34	3	4	—	—	7	1	—	3	4	7	314

*) Volljährigkeit pensionsberechtigter Kinder.

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

Finanzielle Übersicht über die Hülfskasse.

Einnahmen.

Jahr	Saldo vom Vorjahr	Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Gesellschaft	Verschiedene Einnahmen (Zinsen u. s. w.)	Total pro Jahr
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
1906	8 277 094.84	247 386.34	709 185.09 †††)	352 540.52	1 309 111.95

†) Zinsen und Kursgewinne.
††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103 881. 69.
†††) " " " " " 50 036. 65.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangs-entschädi-gungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinter-lassenen ver-storb. Mitgl.	Aversalent-schädigungen	Total				
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
1906	125 405.49	129 442.45	8 800.—	263 647.94	6 981.92	3 884.40	274 514.26	9 311 692.53

b) Krankenkassen für die Arbeiter.

Bei der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter sind die Ausgaben durch die Einnahmen gerade gedeckt worden. Der Saldo beträgt Fr. 61 762. 25 gegen Fr. 61 314. 85 im Vorjahre und es erscheint daher das Gleichgewicht der Kasse auch in dieser Periode gewahrt.

Die bei der Krankenkasse der Arbeiter des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes aufgetretenen Rückschläge, die 1903 Fr. 1797. 50, 1904 Fr. 6980. 80 und 1905 Fr. 6732. 73 betrugen, ließen erkennen, daß die Einkünfte dieser Kasse zur Deckung des Jahresbedarfes zu schwach seien. Da jedoch nicht feststand, ob nicht außergewöhnliche Gesundheitsverhältnisse die Ausgaben der letztern Jahre ungünstig beeinflußt haben und ob nicht eine Verminderung der Ausgaben durch schärfere Kontrolle einzelner erkrankter Mitglieder zu erreichen sei, wollten wir mit der Erhöhung der Mitgliederbeiträge, die nur auf dem Wege der Statutenänderung, d. h. in definitiver Weise, hätte erfolgen können, noch zuwarten. Wir trafen einstweilen dadurch Vorsorge, daß wir der Kasse statt eines Zuschusses von $^1/_6$ bis auf weiteres einen solchen von 70 % der regelmäßigen Mitgliederbeiträge leisteten. Diese Maßnahme, der das schweiz. Eisenbahndepartement die Genehmigung erteilte, ist als eine provisorische anzusehen und es soll, wenn sich durch die weitere Erfahrung eine dauernde Vermehrung der Einnahmen als geboten herausstellt, alsdann geprüft werden, ob nicht auch den Mitgliedern ein mäßig höherer Beitrag aufzuerlegen sei. Die Rechnung weist nun einen beträchtlichen Einnahmenüberschuß auf und schließt mit einer Vermögensvermehrung von Fr. 75 459. 16 auf Fr. 79 496. 01.

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen Fr. 3774. 81. Für Belohnungen von Angestellten des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes wurden demselben Fr. 230 entnommen. Der Titelbestand von Fr. 105 000. — $3^1/_2$ % Obligationen der schweiz. Bundesbahnen blieb derselbe wie voriges Jahr.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der definitiven Angestellten ist um 1 administrativen Adjunkten, 1 technischen Adjunkten, 1 Bureaugehülfen und 1 Werkführergehülfen vermehrt und um 1 Buchhalter und 1 Zeichner 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 533 Mann
" 31. Dezember " " " " 585 "

Die größte Zahl am Monatsende war 585, die kleinste 517 Mann, und zwar:

Monteurs	11—10	Glaser und Gehülfen	2—2
Gruppenchefs	4—4	Maler und Gehülfen	18—19
Schlosser und Gehülfen	200—175	Sattler und Gehülfen	19—18
Dreher und Gehülfen	40—44	Hobler, Bohrer und Fräser	10—11
Kupferschmiede und Gehülfen	5—4	Handlangermeister	7—6
Kesselschmiede und Gehülfen	17—9	Demontierer	8—0
Spengler	1—1	Handlanger	123—104
Gießer und Gehülfen	5—5	Nachtwächter und Ablöser	4—4
Schmiede und Gehülfen	13—11	Heizer	2—2
Zuschläger	11—11	Lehrlinge	40—39
Schreiner und Gehülfen	41—38		

Im ganzen gelangten 181 Lokomotiven, 864 Personen- und 2809 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 23 Lokomotiven, 27 Personen- und 50 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 21 Lokomotiven, 39 Personen- und 42 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Ausrüstung von 13 Lokomotiven mit Friedmann'schen Schmierpumpen, Umbau der Lokomotive Nr. 83 in eine Heißdampflokomotive System Pielock mit Ventilsteuerung System Lentz, Umänderung der gewöhnlichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 23 Personen- und Gepäckwagen, Umbau von 92 Kohlenwagen auf höhere Tragkraft, Einbau eines Abortes in 2 C^1 und 4 B Wagen; Einrichten der Dynamobeleuchtung System Brown, Boveri & Cie. an 19 Wagen.

Anfertigung von Materialien, wie Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben 2c. 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 Dienstabteilungen aus.

Die Arbeiterzahl betrug in den Depotwerkstätten:

am 1. Januar 111 Mann
„ 31. Dezember 125 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 111 bis 126 Mann.

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

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	27—35	13—15	13—16
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	—	—
Schmiede	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	8—9	3—4	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	13—17	6	15—16

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre		57 163,000 m³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1906		316,800 „ „
Total		57 479,800 m³ Gas
Hiervon wurden abgegeben:		
an Wagen der Gotthardbahn	33 723,576	
„ „ fremder Verwaltungen	23 490,624	
		57 214,200 m³ Gas
Gasvorrat am 1. Januar 1907		265,600 „ „
Total wie oben		57 479,800 m³ Gas

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1906		1905	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	17		16	
Archivariat	2		2	
Bureau der Rechnungsrevision	8		8	
Buchhaltungsbureau	6		6	
Hauptkasse	7		6	
Kommerzielles Bureau	15		15	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	48		43	
Reklamationsbureau	6		4	
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	5		4	
Abwartpersonal	9		8	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8		7	
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	52		42	
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	56		48	
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	15		13	
		256		224

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Zentralbureau	24		22	
Bahningenieure und deren Bureaux	18		19	
Bahnmeister und Aufseher	32		30	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	46		45	
Streckenwärter	146		103	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	187		222	
Barrierenwärterinnen	120		120	
Verschiedene Angestellte	19		16	
Arbeiter im Taglohn	556		523	
		1148		1100

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	21		20	
Wagenkontrolle	13		12	
Betriebsinspektion	2		1	
Repräsentant in Luino	1		1	
Lagerhausverwalter in Brunnen	1		1	
Billetdrucker	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	36		36	
Übertrag	83	1404	80	1324

	1906		1905	
Übertrag	83	1404	80	1324
Souschefs	36		23	
Stationsgehülfen	109		104	
Einnehmer	16		16	
Gepäckexpedienten	13		10	
Ambulante Stellvertreter	19		16	
Telegraphisten	24		23	
Wagenkontrolleure	35		29	
Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso und Luino	2		2	
Stellvertreter derselben; ferner Rechnungsführer, Güterkassier, I. Zolldeklarant 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	76		72	
Güterschaffner	31		24	
Rangiermeister	20		17	
Rangiermeister-Gehülfen	10		10	
Portiers	10		11	
Volontäre	56		41	
Stationswärter	178		166	
Rangiervorarbeiter, definitiv	13		7	
Gütervorarbeiter, "	19		15	
Manövristen, "	62		61	
Stationsarbeiter, "	62		57	
" mit Taglohn	354		250	
Beleuchtungswärter	6		7	
Ober-Zugführer	3		2	
Zugführer	95		79	
Kondukteure	162		149	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	247		193	
		1758		1481

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	21		20	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 1 prov. techn. Gehülfe, 2 prov. Bureaugehülfen, 4 Ausläufer und 1 Wartefrau)	32		30	
Lokomotivführer	158		146	
Lokomotivheizer	172		156	
Übertrag	383	3162	352	2805

	1906		1905	
Übertrag	383	3162	352	2805
Lokomotivheizer, provisorisch	61		45*)	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	126		116	
Lampisten	5		5	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	29		29	
Wagenvisiteure, provisorisch	4		4	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	46		43	
Aufseher für die elektr. Zugsbeleuchtung	1		1	
Arbeiter der Akkumulatoren-Ladestation	4		4	
		663		603

5. Werkstättendienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer)	15		14	
Werkführer (4) und Werkführergehülfen (5)	9		8	
Vorarbeiter	14		14	
Monteurs, Gruppenchefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser, Demontierer und Dampfmaschinenheizer	384		375	
Handlanger und Nachtwächter (4)	124		119	
Lehrlinge	42		34	

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Werkführergehülfen	1		1	
Vorarbeiter	4		4	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	65		56	
Handlanger (inkl. 1 Ausläufer)	36		33	
Lehrlinge	13		12	
		707		670

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1		1	
Gasmeistergehülfen	—		—	
Gasarbeiter	6	7	6	7
Total		4539		4085

Rekapitulation.

	1906	1905
Zahl der Betriebsbeamten	2608, per Bahnkilometer 9,44	2390, per Bahnkilometer 8,66
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1931, „ „ 7,00	1695, „ „ 6,14
Total	4539, per Bahnkilometer 16,44	4085, per Bahnkilometer 14,80

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