

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 38 (1909)
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: 02.04.2025

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

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäckverkehr:

Neu eingeführte Tarife: Personen- und Gepäckverkehr: 5

Fahrgeldreklamationen.

Unerledigt gebliebene Fälle vom Vorjahr	26
Neue Reklamationen aus 1909, Januar bis April	333
zusammen	359
Davon ganz oder teilweise anerkannt	285
„ abgewiesen	29
Es blieben unerledigt am 30. April	45

Reklamationen, die von den Bundesbahnen weiterbehandelt werden.

2. Güter- und Viehverkehr:

Neu eingeführte Tarife: 4

Frachtreklamationen.

Unerledigt gebliebene Fälle vom Vorjahr	1091
Neue Reklamationen aus 1909, Januar bis April	1443
zusammen	2534
Davon erledigt durch Anerkennung oder Abweisung	1281
Es blieben unerledigt am 30. April	1253

Reklamationen, deren Weiterbehandlung durch die Bundesbahnen besorgt wird.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

Bis 30. April blieb der am 1. Oktober 1908 in Kraft getretene Fahrplan in Kraft, ohne Änderungen zu erleiden.

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

	Januar—April 1909 (276 Kilometer)				Januar—April 1908 (276 Kilometer)				Mehr- einnahme gegenüber 1908		Minder- einnahme Jan.—April	
	Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.												
I. Personentransport	3 361 894	98	39,51	38,55	3 703 949	13	40,41	38,96	—	—	342 054	15
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (einschl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	314 757	51	3,70	3,61	315 198	88	3,44	3,32	—	—	441	37
b. Tiere	127 064	51	1,49	1,46	60 218	10	0,66	0,63	66 846	41	—	—
c. Güter aller Art	4 706 212	73	55,30	53,97	5 085 884	72	55,49	53,49	—	—	379 671	99
Total	8 509 929	73	100		9 165 250	83	100		—	—	655 321	10
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen	210 628	72		2,41	342 690	27		3,60	—	—	132 061	55
Totaleinnahmen	8 720 558	45		100	9 507 941	10		100	—	—	787 382	65

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung betragen in den ersten vier Monaten der Jahre

	1909	1908
A. Personalausgaben	Fr. 223 406. 61	Fr. 191 820. 42
B. Sonstige Ausgaben	„ 51 449. 40	„ 37 530. 87
	<u>Fr. 274 856. 01</u>	<u>Fr. 229 351. 29</u>

Die Personalausgaben stiegen um Fr. 31 586. 19 und die sonstigen Ausgaben um Fr. 13 918. 53. Erstere Mehrkosten wurden zum Teil verursacht, weil im April 1909 zwei Sitzungen des Verwaltungsrates stattgefunden haben. Sodann wurden im nämlichen Monat die Besoldungszulagen pro 1908 gemäß dem Beschluß des Verwaltungsrates vom 22. Oktober 1889 ausbezahlt. Diese beiden Ausgaben fielen bisher in den Monat Mai.

Die sonstigen Ausgaben sind gestiegen infolge vermehrter Druckkosten.

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betragen im Januar bis April 1909 gegenüber den Ausgaben in der gleichen Betriebsperiode des Vorjahres für:

	1909 Januar—April	1908 Januar—April
A. Personalausgaben	Fr. 453 228. 22	Fr. 459 851. 01
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 564 759. 24	„ 1 436 866. 52
C. Sonstige Ausgaben	„ 32 318. 85	„ 38 251. 96
zusammen	<u>Fr. 1 050 306. 31</u>	<u>Fr. 1 934 969. 49</u>
oder weniger	<u>Fr. 884 663. 18</u>	

Wir haben hier die Ausgaben ohne Berücksichtigung des Erlöses aus dem Altmaterial und sonstiger Einnahmen auf dem Kapitel „Oberbau“ gegenübergestellt, weil die dahergigen Einnahmen in den Vergleichsperioden nach Art und Belang wesentlich verschieden sind und den Vergleich der Ausgaben stören. Zu den Netto-Beträgen der Betriebsausgaben gelangen wir durch Einstellung dieser Einnahmeposten wie folgt:

	1909	1908
Bruttoausgaben wie oben	Fr. 1 050 306. 31	Fr. 1 934 969. 49
hievon ab:		
1. Erlöse aus Verkäufen von Altmaterial und Abgabe an Baukonto	„ 156 437. 07	„ 6 450. —
2. Vergütung der Schweiz. Bundesbahnen für übernommenes Oberbau-Reserve-Material	„ 481 835. 30	„ —
bleiben		
Netto-Ausgaben auf Kapitel II.	<u>Fr. 412 033. 94</u>	<u>Fr. 1 928 519. 49</u>

Wir bemerken nun zu dieser Gegenüberstellung im einzelnen folgendes:

ad. A. Personalausgaben.

Minderausgabe Fr. 6622. 79.

Diese Differenz ergibt sich in der Hauptsache, trotz der Mehrauslagen, verursacht durch die vertragliche allgemeine Gehaltserhöhung mit Beginn des Jahres 1909 (zirka Fr. 22 900), aus einer Minderausgabe für Dienstkleider (zirka Fr. 27 400) gegenüber dem Betreffnisse, welches hiefür die Rechnung pro 1908 auszuweisen hatte.

ad. B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Hiefür wurden aufgewendet:

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
1. Für Unterhalt des Bahnkörpers, inkl. Nebenanlagen u. Schwellenbettung	Fr. 98 791. 57	Fr. 113 460. 74
2. „ Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues samt Materialkosten .	„ 274 025. 20	„ 1 179 800. 86
3. „ Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke .	„ 71 935. 80	„ 49 242. 75
4. „ Unterhalt der Telegraphenlinien, Signale und Einfriedigungen .	„ 51 007. 19	„ 57 272. 11
5. „ Räumung der Bahn von Schnee und Eis	„ 68 999. 48	„ 37 090. 06
zusammen	Fr. 564 759. 24	Fr. 1 436 866. 52
weniger	Fr. 872 107. 28	

ad 1. Unterhalt des Bahnkörpers inkl. Nebenanlagen und Schwellenbettung. Die Minderkosten auf diesem Kapitel (Fr. 14 669. 14) fallen auf einen geringeren Aufwand für Schwellenbettung, welche im Vorjahre aus den im bezüglichen Berichte (1908: Seite 27 und 28) angegebenen Gründen einen außergewöhnlichen Kostenaufwand verursacht hat.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues samt Materialkosten. Wir vergleichen hier, wie bereits erwähnt, die Bruttoausgaben; dieselben stellen sich rechnungsgemäß wie folgt:

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
a) Ausgaben für Material, wie Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, sowie Ausweichungen . . .	Fr. 107 069. 25	Fr. 962 691. 95
b) Akkorde u. Löhne, für Legen u. Unterhalt der Geleise	„ 166 955. 95	„ 217 108. 91
zusammen	Fr. 274 025. 20	Fr. 1 179 800. 86
weniger	Fr. 905 775. 66	

Hiezu ist zu bemerken, daß die rechnungsgemäßen Materialausgaben nicht im richtigen Verhältnis zu den Leistungen der Vergleichsperioden stehen, indem einerseits für diejenigen pro 1909 ein Teil des Materials bereits im Jahre 1908 beigelegt und verrechnet worden ist, andererseits pro Januar—April 1908 Materialausgaben in Rechnung stehen, die erst nach der Vergleichsperiode Verwendung gefunden haben.

Die den wirklichen Leistungen entsprechenden Materialkosten stellen sich wie folgt:

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
Länge der umgebauten Geleise:	7923 m	10 753 m
Materialkosten für diese Umbauten	Fr. 258 505. 75	Fr. 345 392. 75
Materialausgaben für den laufenden Unterhalt des Oberbaues	„ 46 793. 10	„ 68 283. 95
zusammen Materialkosten:	Fr. 305 298. 85	Fr. 413 676. 70

womit nun gegenüber den Zahlenangaben unter a den vorstehenden Bemerkungen Rechnung getragen ist.

Die Minderausgaben für Akkorde und Löhne haben ihren Grund in den geringeren Leistungen pro 1909.

Wie in den vorhergehenden Geschäftsberichten, führen wir auch für die Berichtsperiode die ausgeführten Geleiseumbauten hier an:

a) Totalerneuerung im rechten Geleise des Gotthardtunnels, Km. 81,210—82,098	888 m Geleise
b) Erneuerung der Schienen mit teilweiser Erneuerung der Holzschwellen:	
in der eingleisigen Strecke des Arenbergtunnels, Km. 29,084—29,480	396 " "
in folgenden Strecken des Gotthardtunnels:	
Km. 76,384—77,956, linkes Geleise	1572 " "
Km. 74,096—74,924, rechtes Geleise	828 " "
Km. 82,098—82,110, " "	12 " "
c) Totalerneuerung von Geleisen in offenen Strecken und kurzen Tunneln:	
im rechten Geleise zwischen Erstfeld und Göschenen	1506 " "
im linken Geleise zwischen Airola und Biasca	1006 " "
im rechten " " " " " "	1715 " "
zusammen: 7923 m Geleise	

In der Vergleichsperiode Januar—April 1908 wurden, wie bereits bemerkt, 10 753 m Geleise umgebaut.

Der Stand der Hauptgeleise auf 30. April 1909 war im Vergleich zum Stand auf Ende 1908 und 1883 folgender:

	Stand 30. April 1909		Stand Ende 1908		Stand Ende 1883	
	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%	Geleisefänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecken Immensee-Brunnen und Flüelen-Biassasco	415 443	100	415 443	100	267 933	100
Hiervon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen	6 055	1,5	6 055	1,5	49 456	18,5
" " " Stahlschienen der Type I	5 068	1,2	5 068	1,2	16 488	6,2
" " " " " " II	156 656	37,7	160 883	38,7	201 989	75,3
" " " " " " IV	247 664	59,6	243 437	58,6	—	—
und andererseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " Eichen- u. Buchenschwellen	135 427	32,6	139 516	33,6	168 103	62,8
" " " Eisenschwellen	280 016	67,4	275 927	66,4	10 855	4,0

Die Bahnlänge blieb auf Ende April 1909 gleich wie Ende des Vorjahres, nämlich 272,533 m, wovon 142,910 m oder 52,4 % doppelgleisig; auch in der Länge der Ausweich- und Nebengeleise ist keine Aenderung eingetreten (Stand 128 599 m).

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

Zur Vergleichung der Ausgaben in den beiden Vergleichsperioden müssen wir hier folgende Ausschreibungen vornehmen:

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
a) Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern	Fr. 2 292. 55	Fr. 399. 65
b) laufender Unterhalt der Hochbauten, der Bahnhöfe und Stationen und der Strecke	" 65 843. 03	" 50 539. 66
c) verschiedene Abbruch-, Umbau- und Wiederherstellungsarbeiten	" 1 348. 90	" 3 735. 15
d) Schlußzahlungen auf die Errichtung provisorischer Lagerschuppen in der Getreide-Kampagne 1907/08	" —. —	" 19 615. 55
e) Ausgleich der provisorischen Rechnung für das 2. Sem. 1908, betreffend den Unterhalt der Hochbauten der internationalen Bahnhöfe Chiasso und Luino zu Lasten der Gotthardbahn	" 2 451. 32	" —. —
zusammen:	Fr. 71 935. 80	Fr. 74 290. 01
hievon ab:		
f) Ausgleich der provisorischen Rechnung für das 2. Sem. 1907, betreffend den Unterhalt der internationalen Bahnhöfe Chiasso und Luino; zu gunsten der Gotthardbahn	Fr. —. —	Fr. 25 047. 26
Netto-Ausgaben für Kap. II B 3 wie vorstehend:	Fr. 71 935. 80	Fr. 49 242. 75

Die Mehrausgaben sub a und b, Fr. 1892. 90 und Fr. 15 303. 37, beziehen sich zum größten Teil auf Restzahlungen für die im Jahre 1908 ausgeführten Renovationen, worüber wir im bezüglichen Geschäftsbericht, Seite 31, berichtet haben.

Die Begründung der Differenzen bei den Posten c, d, e und f liegt ohne weiteres in den vorstehenden Angaben des Gegenstandes der letzteren.

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

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
Ausgaben	Fr. 51 007. 19	Fr. 57 272. 11
weniger	Fr. 6 264. 92	

In der Berichtsperiode 1909 wurden die Unterhaltungsarbeiten der genannten Einrichtungen durch ungünstige Witterung sehr beschränkt; daher die Minderausgaben.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
Ausgaben	Fr. 68 999. 48	Fr. 37 090. 06
mehr	Fr. 31 909. 42	

Die Schneeverhältnisse in der Berichtsperiode 1909 waren nicht so günstig wie in der gleichen Periode 1908; gegen Mitte und nochmals gegen Ende des Monats Februar trat von Biasca abwärts so heftiger und andauernder Schneefall ein, daß nur mit Anwendung aller Kräfte der Zugverkehr aufrecht erhalten werden konnte; durch diese Vorkommnisse wurde der obige Mehraufwand verursacht.

ad C. Sonstige Ausgaben.

	Januar—April 1909	Januar—April 1908
Ausgaben	Fr. 32 318. 85	Fr. 38 251. 96
weniger	Fr. 5 933. 11	

Die Ausgaben sind normal; wir haben daher nichts beizufügen.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 1 629 135. 39. Davon entfallen Fr. 1 571 282. 43 auf die Personalkosten und Fr. 57 552. 96 auf die sonstigen Ausgaben.

Im Verhältnis zum Vorjahre weisen die Personalausgaben eine Abnahme von rund Fr. 19 000. — auf, die mit der eingetretenen Personalreduktion, speziell an Aushilfspersonal, im Zusammenhange steht.

Die sonstigen Ausgaben geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlaß.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst).

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1909 (Januar—April)	1908 (Januar—April)
A. Personalausgaben	Fr. 756 152. 07	Fr. 785 429. 58
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 1 219 960. 46	„ 1 226 455. 56
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 816 508. 68	„ 845 824. 43
D. Sonstige Ausgaben	„ 15 242. 39	„ 19 019. 90
	<hr/>	<hr/>
zusammen	Fr. 2 807 863. 60	Fr. 2 876 729. 47
weniger	Fr. 68 865. 87 = 2,4 %.	

Die Fahrdienstleistungen waren:

	Lokomotivkilometer	Bruttotonnenkilometer
Januar—April 1909	2 143 252	332 379 022
„ „ 1908	2 252 922	341 199 012

Die Minderleistung gegenüber dem Vorjahre: 109 670 = 4,87 % 8 819 990 = 2,58 %.

A. Personalausgaben.

	1909 (Januar—April)	1908 (Januar—April)
1. Maschinenmeister und dessen Bureaupersonal	Fr. 27 176. 62	Fr. 18 525. 03
mehr	„ 8 651. 59	

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

	1909 (Januar—April)	1908 (Januar—April)
	Fr. 37 803. 59	Fr. 37 462. 25
mehr	„ 341. 34	

b) Lokomotivführer und Heizer:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 553 928. 87	Fr. 583 233. 69
weniger "	29 304. 82	

c) Wagenvisiteure:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 38 883. 64	Fr. 35 377. 78
mehr "	3 505. 86	

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

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 98 359. 35	Fr. 110 830. 83
weniger "	12 471. 48	

Gegenüber dem Vorjahre sind die unter Ziffer IV A angeführten Personalausgaben zusammen um Fr. 29 277. 51 geringer.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 1 139 804. 26	Fr. 1 144 289. 83
weniger "	4 485. 57	

b) Für Wagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 613. 51	Fr. 2 474. 38
weniger "	1 860. 87	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 31 535. 86	Fr. 34 545. 22
weniger "	3 009. 36	

b) Für Wagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 2 397. 34	Fr. 3 104. 54
weniger "	707. 20	

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 6 196. 90	Fr. 6 757. 94
weniger "	561. 04	

b) Für Wagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 19 872. 95	Fr. 17 651. 20
mehr "	2 221. 75	

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

a) Für Lokomotiven:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 17 947. 48	Fr. 15 748. 56
mehr "	2 198. 92	

b) Für Wagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 1 592. 16	Fr. 1 883. 89
weniger "	291. 73	

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

für die Lokomotiven	weniger Fr.	5 857. 05
" " Wagen	weniger "	638. 05
	zusammen weniger Fr.	6 495. 10

Der Kohlenverbrauch per Bruttotonnenkilometer beträgt 0,113 Kg. gegenüber 0,112 Kg. im Vorjahr und auf einen Lokomotivkilometer entfallen 155,08 Bruttotonnen gegenüber 153,47 Bruttotonnen im Vorjahr.

Der Durchschnittspreis der Kohlen ist um 4,2 % höher; er betrug Fr. 31. 72 per Tonne gegenüber Fr. 30. 45 des Vorjahres.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 517 248. 52	Fr. 566 363. 40
weniger "	49 114. 88	

2. Personenwagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 155 506. 12	Fr. 148 545. 87
mehr "	6 960. 25	

3. Lastwagen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 143 754. 04	Fr. 130 915. 16
mehr „	12 838. 88	

Gegenüber dem Vorjahre sind die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven und Wagen zusammen um Fr. 29 315. 75 geringer.

D. Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1909	1908
	(Januar—April)	(Januar—April)
	Fr. 15 242. 39	Fr. 19 019. 90
weniger „	3 777. 51	

V. Verschiedene Ausgaben.

Die Ausgaben für Pacht- und Mietzinsen in den Monaten Januar bis April 1908 und 1909 betragen.

	1909	1908
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 64 131. 12	Fr. 59 478. 07
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 280 900. 28	„ 300 814. 63
3. Für sonstige Objekte	„ 9 765. 73	„ 7 245. 44
	<u>Fr. 354 797. 13</u>	<u>Fr. 367 538. 14</u>

Zu Bemerkungen geben diese Zahlen keinen Anlaß.

Die Gerichts- und Prozeßkosten betragen in den vier ersten Monaten des Jahres 1909 Fr. 3 096. 58.

Feuerversicherungen. Im Bestand der Verträge betreffend die Versicherung der Hochbauten, des Mobiliars und der Getreidevorräte im Lagerhaus Brunnen sind in den letzten 4 Berichtsmonaten keine Änderungen mehr vorgenommen worden.

An Entschädigungen für Tötung oder Verletzung von Personen sind in den Monaten Januar bis und mit April 1909 Fr. 136 576. 52 ausbezahlt worden, gegen Fr. 142 787. 72 im ganzen Jahre 1908. Auf Grund des Haftpflichtübereinkommens vom 5. September 1885 haben wir an die Schweiz. Bundesbahnen Fr. 5424. 81 geleistet. Die auf der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle haben somit in den 4 Berichtsmonaten eine Ausgabe von Fr. 131 151. 71 veranlaßt (1908 im ganzen Jahre Fr. 138 065. 25). Diese verhältnismäßig größere Ausgabe rührt davon her, daß 12 schwere Haftpflichtfälle aus früheren Jahren mit einer Entschädigungssumme von zusammen Fr. 93 025. 15 erledigt wurden.

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

1. Für das Unglück von Münchenstein (14. Juni 1901)	Fr. 2266. 88
2. „ „ „ „ Palézieux (21. November 1903)	„ 3157. 93
	<u>Fr. 5424. 81</u>

Seit dem Inkrafttreten der Versicherungsgemeinschaft, d. h. seit dem 1. Oktober 1885, hat die Gotthardbahn für diese insgesamt Fr. 429 369.11 geleistet. Die Inanspruchnahme derselben aus dem Unfalle bei Münchenstein ist erledigt.

Ende 1908 waren 12 Haftpflichtprozesse anhängig; von diesen wurden in den Berichtsmonaten 3 Fälle erledigt. Neu hinzugekommen ist 1 Fall, sodaß Ende April 1909 noch 10 Haftpflichtprozesse liefen mit einem Streitwert von zusammen rund Fr. 100 000. —

In den Monaten Januar bis und mit April sind beim Reklamationsbureau in Luzern eingereicht worden: Entschädigungsforderungen für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütersendungen: 735, für Versäumung der Lieferfrist: 1316, wegen unrichtiger Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes: 161. Total 2212.

Die ausgerichteten Entschädigungen nach Abzug der von anderen Bahnen an uns geleisteten Rückerstattungen und unsere Beteiligung an den von andern Bahnen bezahlten Vergütungen ergaben zu Lasten der Gotthardbahn: für Verlust, Minderung und Beschädigung (abzüglich des Erlöses aus überzähligen Transport-

gegenständen)	Fr. 47 954. 56
„ Versäumung der Lieferfrist und irrige Instradierung	„ 67 288. 53
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen und für Verschiedenes	„ 927. 54
	zusammen Fr. 116 170. 63

Zur Erklärung der bedeutenden Höhe dieses Betrages bemerken wir folgendes:

Die Anteile, welche die Gotthardbahn an andere Bahnen für die von diesen bezahlten Entschädigungen schuldet, wurden zunächst auf den Transporteinnahmen verrechnet, bezw. an den Einnahmen aus Gütertransport gekürzt. Die Uebertragung auf das Kapitel „Transportentschädigungen“ durch Belastung des letzteren unter Gutschrift auf dem Kapitel der Einnahmen aus Gütertransport erfolgte jeweils erst später. Die vorliegenden Ausgabenbeträge sind in der Höhe von rund Fr. 60 000. — auf solche rückständig gebliebene und nachträglich vorgenommene Umbuchungen zurückzuführen.

Aus den Jahren 1905 bis 1909 sind noch 33 Entschädigungsprozesse zumeist bei tessinischen Gerichten anhängig mit einem Streitwert von rund Fr. 36 000. —

Beiträge an die Hilfskasse und an die Krankenkassen, Geschenke. Wir verweisen auf Seite 34 und ff.

Verschiedenes. Die Ausgaben der ersten vier Monate 1909 im Betrag von Fr. 28 626. 58 stehen denjenigen der gleichen Zeit des Vorjahres um Fr. 2 985. 03 zurück.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

In den Berichtsmonaten sind beim Betrieb im engern Sinne Unfälle vorgekommen und zwar:

1. Entgleisungen: auf den Stationen	2
auf offener Bahn	—
2. Zusammenstöße: auf den Stationen	1
auf offener Bahn	—
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:	53
4. Andere Unfälle:	—
	Gesamtzahl der Unfälle
	56

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	—	—
Drittpersonen	—	—
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	—	—
Bahnbedienstete	4	49
Drittpersonen	—	—
	4	49
Selbstmord	—	—

Betreffend die Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

In der Nacht vom 8. auf den 9. März war der Hilfsarbeiter Menegazzi Luigi von Abbano (Prov. Padua, Italien) mit andern Arbeitern auf der Station Bodio mit Schneeräumen beschäftigt. Trotz wiederholter Aufforderung, miteinander zu arbeiten, trennte sich Menegazzi von den andern Arbeitern und begab sich allein zu den nördlichen Weichen; nach Durchfahrt des Zuges 602 wurde er von den andern Arbeitern zwischen den Schienen liegend tot aufgefunden. Nach der Lage der Leiche zu schließen, ist Menegazzi von Zug 102 oder 602 erfaßt und beiseite geworfen worden, wobei er durch Aufschlagen einen Schädelbruch erlitten hat.

Am 8. April morgens 2 Uhr 35 wurde der S. B. B. Lokomotivführer Gärni Eduard vom Depot Olten vom Personal des Güterzuges 524 südlich des Wasserkrans auf dem Bahnhofs Arth-Goldau zwischen den Hauptgleisen A I und A II tot aufgefunden. Es wird angenommen, daß Gärni, als er sich vom Hotel Bellevue, wo er den Abend verbracht hatte, nach dem Dienstgebäude am Südbende des Bahnhofes begeben wollte, und dabei den Weg statt durch die Unterführung über die Geleise einschlug, vom Zug 487 erfaßt und überfahren worden ist.

Am 16. April war der Manöverist Balzaretto Pietro in Chiasso bei der Bremsprobe an Zug 602 im Geleise A I behülfflich; dabei trat er vermutlich zu nahe an das Geleise A II heran und geriet unter die Räder einer auf dem letztern Geleise abgestoßenen Wagengruppe. Er erlitt eine Zertrümmerung des Beckens und starb unmittelbar nachher an den Folgen dieser Verletzung.

2. Hülfss- und Krankenkassen.

a) Hülfsskasse für die Beamten und Angestellten.

Die Mitgliederzahl ist von 2970 auf 2949 zurückgegangen; das Deckungskapital ist dagegen von Fr. 11 176 537. 39 auf Fr. 11 647 781. 25 gestiegen.

Wie aus den nachfolgenden tabellarischen Übersichten hervorgeht, war in dieser Periode unmittelbar vor dem Übergang an den Bund die Zahl der aus Gründen der Invalidität ausgeschiedenen Mitglieder außergewöhnlich groß. Es ist diese Erscheinung mit der erwähnten Tatsache in offenbarem Zusammenhang, weshalb dieselbe zur Beurteilung der Invaliditywahrscheinlichkeit überhaupt nicht herbeigezogen werden kann.

In unserm letzten Bericht haben wir damit geschlossen, daß wir unseren Einspruch gegen den Bundesratsbeschuß vom 3. November 1908 erwähnten, wonach die Genehmigung der pro Ende 1904 von der Direktion vorgelegten versicherungstechnischen Bilanz verweigert und auf diesen Zeitpunkt ein Defizit von Fr. 6 300 000. — angesetzt wurde (Seite 39 des 37. Geschäftsberichtes). Dieser Einspruch hat dann, gemäß Art. 4 des Hülfsskassen-gesetzes vom 28. Juni 1889, zur Aufstellung einer Expertenkommission geführt, in welche wir die uns zustehende Wahl in der Person des Herrn Hofrat Dr. Czuber, Professor der technischen Hochschule in Wien, getroffen haben. Als weitere Mitglieder sind vom Schweiz. Bundesgericht die Herren Professor Dr. Kinkelin in Basel und Herr Dr. Max de Céréville in Lausanne bezeichnet worden. Das Gutachten dieser Kommission ist bis jetzt noch nicht erschienen.

Der Bundesrat hat den drei Sachverständigen die nachfolgenden Fragen gestellt:

1. Auf welche statistischen Voraussetzungen ist die Berechnung der streitigen Bilanz der Pensions- und Hülfsskasse der Gotthardbahn auf Ende 1904, bezw. 1908 hinsichtlich der Invalidityserwartung und der damit zusammenhängenden Faktoren abzustellen?

2. Welcher mittlere Zinsfuß kann unter der Voraussetzung, daß nur ganz sichere Kapitalanlagen gemacht werden, in Rechnung gezogen werden?

3. Wie stellt sich die Bilanz der Kasse auf Ende 1904 und auf Ende 1908, wenn die von der Expertenkommission vorgeschlagenen Rechnungsgrundlagen angenommen werden unter Berücksichtigung des Bundesratsbeschlusses vom 31. Dezember 1908 betreffend den Nachtrag zu den Statuten der Hülfsskasse der Gotthardbahn.

Mit dem letztgenannten Beschlusse wurden, wie wir bereits im vorjährigen Berichte erwähnt haben, die revidierten Statuten der Hülfsskasse vom 10. November 1908 genehmigt mit folgendem Vorbehalt:

„Die Feststellung der Bilanz pro Ende 1904 und derjenigen pro Ende 1908 resp. Ende April 1909 erfolgt nach Maßgabe der bisherigen Statuten, in der Meinung, daß die in den neuen Statuten festgestellte Nachzahlung, seitens der Bahngesellschaft anstatt der Kassenmitglieder, an dem sich pro Ende 1908 ergebenden Defizit angerechnet werde, und daß die Mehreinnahme der Kasse, aus der Erhöhung der Mitgliederbeiträge, für die Zeit vom 1. Januar 1909 bis 30. April 1909 in Betracht fallen solle.“

Wie wir bereits im vorangegangenen Bericht erwähnten, hat uns dieser Vorbehalt veranlaßt, auf den Nachtrag zu den Statuten zu verzichten, durch welchen die Erhöhung der Mitgliederbeiträge auf ausschließliche Kosten der Gesellschaft rückwirkend auf 1. Januar 1905 geworden wäre. Soweit aber der Beschuß die Wirkung der Erhöhung der Mitgliederbeiträge für die versicherungstechnische Bilanz berührt, gaben wir dem Bundesrate unsere Auffassung in dem Sinne kund, daß in derjenigen Bilanz, welche für die Bemessung eines allfällig von uns zu ersetzenden Fehlbetrages maßgebend sein wird, diese Tatsache, d. h. die Erhöhung der Mitgliederbeiträge, auch nach der Meinung des Bundesrates berücksichtigt werden solle. Da indessen der Beschuß in dieser Hinsicht zu Zweifeln Anlaß geben könne, bitte man um Bestätigung dieser Auffassung. Eine Antwort hierauf ist nicht erfolgt.

In unserem letztjährigen Berichte haben wir sodann erwähnt, daß uns durch Bundesratsbeschuß vom 3. November 1908 die Beibringung einer neuen versicherungstechnischen Bilanz auf Ende des Jahres 1908

aufgegeben worden sei und daß wir bereits hierauf von uns aus Bedacht genommen hätten, sodaß es uns möglich werde, der Verfügung des Bundesrates in verhältnismäßig kurzer Zeit nachzukommen.

In der Tat waren wir am 12. April 1909 in der Lage, dem Bundesrate diese wieder von Herrn Rihm, Mathematiker der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich, ausgearbeitete Bilanz vorzulegen. Dieselbe ergab

Barmwert der Ausgaben	Fr. 23 027 189. 46
" " Einnahmen	" 22 342 734. 41
Defizit	Fr. 684 455. 05

auf Grund eines Zinsfußes von 4% und unter Berücksichtigung der Überinvalidisierung des Jahres 1908 (46 Invalide statt 23), jedoch unter Nichtberücksichtigung der Untersterblichkeit der Aktiven, welche um mindestens 24% der Aktiven konstatiert wurde und zu einer Kürzung desjenigen Teils der künftigen Witwen- und Kinderrenten, welcher durch die Sterbefälle der Aktiven verursacht wird, im Betrage von Fr. 1 272 377. 88 berechtigen würde. Herr Rihm rechnete sodann aus, daß Einlagen im Betrage von 10,3% der Besoldung theoretisch als genügend zu betrachten wären. Da nun aber ab 2. Januar die Prämie auf 12% erhöht worden sei, so bleibe hievon eine Prämie von 1,7% der Besoldung übrig zur Deckung von Verlusten, die auf Besoldungserhöhungen und auf Überinvalidisierung entstehen.

Die Tatsache, daß eine Überinvalidisierung mit der Annäherung des Zeitpunktes des Überganges der Bahn an den Bund eingetreten ist, scheint einen Ausspruch von Regierungsrat Dr. Blaschke in Wien voll zu bestätigen, wonach die Invaliditätswahrscheinlichkeit kein fester Begriff, sondern vielfach vom Willen der Angestellten sowohl, als des Arbeitgebers abhängig sei. Wir halten uns deshalb für durchaus berechtigt, diese Überinvalidisierung als eine Erscheinung von vorübergehender Natur zu bezeichnen.

Übersicht über die Aktivmitglieder der Hilfskasse.

Jahr	Am Jahresanfang	Eingetreten	Ohne Unterstützung (mit Rückersattung) ausgeschieden	Infolge von Betriebsunfällen ausgeschieden	Infolge von Invaldität ausgeschieden	Gestorben	Am Berichtsende
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10	—	11	16	2063
1905	2063	209	20	1	9	10	2232
1906	2232	256	18	4	21	19	2426
1907	2426	359	12	3	30	20	2720
1908	2720	328	16	1	42	19	2970
Jan.-April 1909	2970	26	16	3	22	6	2949

Übersicht über die Unterstützten und Pensionierten.

Jahr	Am Jahresanfang		Zuwachs während der Berichtsmonate		Abgang während der Berichtsmonate									Am Berichtsende	
	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte	Pensionierte	Unterstützte					Pensionierte				Unterstützte	Pensionierte
					durch Wiedereintritt d. Erwerbsfähigkeit	durch Pensionierung	durch Altersentschädigung	Gestorben	Total	durch Altersentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total		
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	1	10	—	3	6	9	18	242
1904	18	242	3	31	3	10	—	1	14	—	—	4	4	7	269
1905	7	269	5	18	—	3	—	—	3	—	—	3	3	9	284
1906	9	284	5	34	3	4	—	—	7	1	—	3	4	7	314
1907	7	314	8	37	1	2	—	—	3	1	2	2	5	12	346
1908	12	346	8	65	—	9	—	—	9	—	—	10	10	11	401
Jan.-April 1909	11	401	2	19	1	1	2	—	4	—	—	2	2	9	418

*) 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. f. w.)	Total pro Jahr
1898	3 833 065.13	105 533.06	247 457.29	164 666.06	517 656.41
1899	4 243 346.56	122 144.27	274 258.11	177 374.38	573 776.76
1900	4 694 600.31	151 655.39	306 810.41	205 437.50	663 903.30
1901	5 214 294.73	156 367.22	290 607.33	222 867.25	669 841.80
1902	5 719 920.53	160 985.20	313 810.96	257 757.46	732 553.62
1903	6 263 999.58	202 437.92	427 833.39	262 887.10	893 158.41
1904	6 961 084.—	198 525.46	354 452.55	305 808.57	858 786.58
1905	7 604 788.46	212 736.10	381 525.20	317 613.85	911 875.15
1906	8 277 094.84	247 386.34	709 185.09 †)	352 540.52	1 309 111.95
1907	9 311 692.53	286 861.07	626 926.35	397 183.43	1 310 970.85
1908	10 301 034.74	299 596.35	548 715.20	426 372.63	1 274 684.18
Jan.-April 1909	11 176 537.97	126 751.75	338 922.55	161 804.63	Total für 4 Monate 627 478.98

†) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 50 036.65.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldo-vortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalent-schädigungen	Total				
1898	39 989.31	63 240.42	—	103 229.73	1 585.20	2 560.05	107 374.98	4 243 346.56
1899	47 238.36	70 306.55	—	117 544.91	2 340.40	2 637.70	122 523.01	4 694 600.31
1900	51 804.72	80 895.98	4 000.—	136 700.70	4 859.33	2 648.85	144 208.88	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
1907	157 511.79	149 601.55	8 000.—	315 113.34	3 034.30	3 481.—	321 628.64	10 301 034.74
1908	216 881.74	171 948.65	—	388 830.39	6 787.76	3 562.80	399 180.95	11 176 537.97
Jan.-Apr. 1909	83 235.90	60 684.90	6 000.—	149 920.80	5 270.30	1 044.60	156 235.70	11 647 781.25

b) Krankenkassen für die Arbeiter.

Die Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättebedienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter, die am Anfang des Jahres 1909 noch über ein Vermögen von Fr. 50 536. 60 verfügte, schließt Ende April 1909 mit einem Vermögensbestand von Fr. 34 812. 20, demnach mit einem Verluste von Fr. 15 724. 40 ab. Die Ausgaben betragen Fr. 45 915. 55 gegenüber Fr. 30 191. 15 Einnahmen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Monate Januar bis April in der Regel die ungünstigsten sind. Den starken Mehrausgaben während dieser Periode steht gewöhnlich ein etwas ausgleichender Einnahmenüberschuß der Sommermonate gegenüber.

In ungefähr gleichem Verhältnis und aus demselben Grunde ist ein Ausgabenüberschuß auch bei der Krankenkasse für die Arbeiter vom Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst zu verzeichnen. Die Einnahmen betragen Fr. 9 383. 55, die Ausgaben dagegen Fr. 13 526. 75, so daß sich das Vermögen, das zu Beginn des Jahres noch Fr. 87 805. 06 betrug, um Fr. 4 133. 86 gemindert hat und Ende April 1909 mit Fr. 83 661. 86 abschließt.

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

Dieser Fonds erhielt in den ersten vier Monaten des Jahres 1909 an Zinsen Fr. 35. 63. Für Belohnungen wurden im gleichen Zeitraum demselben Fr. 25. — entnommen. Der Titelbestand von Fr. 115 000. — $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen der schweizer. Bundesbahnen blieb derselbe wie voriges Jahr.

F. Hilfsdienste.

1. Werkstättebedienst.

Die Zahl der Arbeiter, nach den verschiedenen Handwerken geordnet, schwankte in den 4 Berichtsmonaten in folgenden Grenzen:

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 755 Mann
 „ 30. April „ „ „ „ 737 „

Die größte Zahl am Monatsende war 757, die kleinste 737 Mann, und zwar:

Monteure, Schlosser und Gehülfen	288—275	Maler und Gehülfen	30—29
Dreher und Gehülfen	54—54	Sattler und Gehülfen	19—19
Kupferschmiede und Gehülfen	4—4	Hobler, Bohrer und Fräser	17—17
Kesselschmiede und Gehülfen	26—25	Handlangermeister	7—7
Spengler	2—2	Demontierer	11—11
Gießer und Gehülfen	6—6	Handlanger	155—151
Schmiede und Gehülfen	18—18	Nachtwächter	3—3
Zuschläger	16—16	Heizer	2—2
Schreiner und Gehülfen	50—50	Lehrlinge	47—46
Glasfer und Gehülfen	2—2		

Im ganzen gelangten 60 Lokomotiven, 378 Personen- und 705 Gepäc- und Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 26 Lokomotiven, 39 Personen- und 43 Güterwagen, während am 30. April 1909 sich 24 Lokomotiven, 45 Personen- und 39 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Umänderung der gewöhnlichen Westinghousebremse in Schnellbremse an 11 Güterwagen und an 2 Lokomotiven, Anfertigung von Materialien 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	154 Mann
" 30. April	151 "

und wechselte das Jahr bezw. die vier Monate hindurch zwischen 151 bis 157 Mann.

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

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	2	1	1
Schlosser	53—56	16—17	17
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	1	1
Schmiede	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	10—11	3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	17—18	8	15—16

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre (Januar—April)	21 477,000 m ³ Gas
Die Vorräte betragen am 1. Januar 1909	362,000 " "
	<hr/>
Total	21 839,000 m ³ Gas

Hiervon wurden abgegeben:

an Wagen der Gottthardbahn	12 320,320	
" " fremder Verwaltungen	9 095,055	
	<hr/>	
		21 415,375 m ³ Gas
Gasverlust im Jahre 1909 (Januar—April)		48,625 " "
Gasvorrat am 1. Mai 1909		375,000 " "
	<hr/>	
Total wie oben		21 839,000 m ³ Gas

G. Personaletat.

Durchschnittlicher Stand.

1. Allgemeine Verwaltung.

	Januar—April <u>1909</u>	pro <u>1908</u>
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	22	22
Archivariat	2	2
Bureau der Rechnungsrevision	9	9
Buchhaltungsbureau	7	7
Hauptkasse	8	8
Kommerzielles Bureau	17	17
Kommerzielle Agenten	—	—
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	52	52
Reklamationsbureau	8	8
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	5	5
Abwartpersonal	8	8
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8	8
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	76	72
Materialverwaltung: Arbeiter zc. im Taglohn in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	62	67
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	17	17
	<u>301</u>	<u>302</u>

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

	<u>1909</u>	<u>1908</u>
Oberingenieur und Zentralbureau	26	28
Bahningeniure und deren Bureau	17	19
Bahnmeister und Aufseher	32	32
Borarbeiter, Bahnmeister- und Borarbeiter-Gehulfen	48	48
Streckenwärter	143	146
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	270	245
Barrierenwärterinnen (im Monatslohn)	131	127
Verschiedene Angestellte	20	21
Arbeiter im Taglohn	638	743
	<u>1325</u>	<u>1409</u>

3. Stations-, Expeditiions- und Zugsdienst.

	<u>1909</u>	<u>1908</u>
Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	24	24
Wagenkontrolle	14	14
Betriebsinspektion	2	2
Repräsentant in Luino	1	1
Lagerhausverwalter in Brunnen	1	1
Billetdrucker	1	1
Übertrag	43 1626	43 1711

	Januar—April <u>1909</u>	pro <u>1908</u>
Übertrag	43 1626	43 1711
Bahnhofsvorstände	8	8
Stationsvorstände	36	36
Souschefs	37	38
Stationsgehülfen	127	127
Einnehmer	19	19
Gepäckexpedienten	14	14
Ambulante Stellvertreter	21	21
Telegraphisten	31	31
Wagenkontrolleure	43	42
Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso und Luino	2	2
Stellvertreter derselben; ferner Rechnungsführer, Güterkassier, I. Zollbeklarant in Chiasso und Luino und Stellvertreter des Lagerhaus-Verwalters	8	8
Vorstände der Güterexpeditionen Arth-Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Goldau)	5	5
Güterexpeditionsgehülfen	85	86
Güterschaffner	31	32
Rangiermeister	29	29
Rangiermeister-Gehülfen	6	6
Portiers	13	13
Bolontäre	60	60
Stationswärter	201	202
Rangiervorarbeiter, definitiv	13	13
Gütervorarbeiter, "	27	28
Manövriften, "	113	117
Stationsarbeiter, "	132	131
" mit Taglohn 360, mit Monatslohn 55	415	417
Beleuchtungswärter	7	7
Ober-Zugführer	2	2
Zugführer	111	113
Kondukteure	166	168
Schlafwagenbiener	3	3
Bremser	279	282
	<u>2087</u>	<u>2103</u>

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

	<u>1909</u>	<u>1908</u>
Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	24	25
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 1 prov. Bureaugehülfe, 3 Ausläufer und 1 Wartefrau), 1 Badewärter u. 2 Badewärterinnen	42	39
Locomotivführer	187	190
Übertrag	<u>253 3713</u>	<u>254 3814</u>

	Januar—April 1909	pro 1908
Übertrag	253 3713	254 3814
Lokomotivheizer	215	216
Lokomotivheizer, provisorisch	44 *)	90 *)
Puffermeister und Vorarbeiter des Fahrdienstes	5	5
Lokomotivputzer	156	157
Lampisten	5	5
Wagenaufseher	1	1
Wagenvisiteure	32	32
Wagenvisiteure, provisorisch	4	3
Puffermeister für den Wagendienst	1	1
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	64	67
Aufseher für die elektr. Zugbeleuchtung	1	1
	<hr/>	<hr/>
	781	832

5. Werkstätten dienst.

Zentralwerkstätte.

	1909	1908
Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 Ausläufer)	16	15
Werkführer (4) und Werkführergehilfen (5)	9	9
Vorarbeiter	13	13
Monteurs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fräser, Demontierer und Dampfmaschinenheizer	547	512
Handlanger und Nachtwächter (3), Handlangermeister (7)	162	162
Lehrlinge	47	51

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Werkführergehilfen	1	1
Vorarbeiter	4	4
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampf- maschinenwärter	96	86
Handlanger	47	43
Lehrlinge	13	14
	<hr/>	<hr/>
	955	910

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1	1
Gasmeistergehilfen	1	1
Gasarbeiter	6	6
	<hr/>	<hr/>
	8	8
	<hr/>	<hr/>
	5457	5564

Rekapitulation.

	1909 (im Durchschnitt der Berichtsperiode)	1908 (im Durchschnitt pro Jahr)
Zahl der Betriebsbeamten	3322, per Bahnkilometer 11,98	3284, per Bahnkilometer 11,90
Zahl der Arbeiter im Tagelohn	2145, " " 7,79	2280, " " 8,26
Total	<hr/> 5457, per Bahnkilometer 19,77	<hr/> 5564, per Bahnkilometer 20,16

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