Bahnbetrieb

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **32 (1903)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

für die zweigeleisige Anlage fällt dagegen ins laufende Jahr. Ebenso blieben die Erweiterung und Ergänzung der Stellwerksanlagen und der Signaleinrichtungen und die Streckenblockanlage zwischen Immensee und Goldau noch zu erstellen.

Im allgemeinen ist der Stand der Arbeiten sowohl für das neue II. Geleise, als auch für die am alten I. Geleise vorzunehmenden Umbauten ein solcher, daß die Eröffnung des doppelspurigen Betriebes von Immensee bis Brunnen mit dem Beginne des Sommerfahrplanes, d. i. am 1. Mai des laufenden Jahres, stattfinden konnte.

II. Bahnbetrieb.

A. Tarifmaßregeln.

1. Personen- und Gepäckverkehr. Dem Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, an dem die schweizerischen Bahnen schon seit dem Jahre 1889 beteiligt, sind auf den 1. Juni auch die italienischen Hauptbahnen beigetreten, was ohne Zweifel auf den Personenverkehr nach Italien einen günstigen Einfluß ausüben wird.

Infolge der auf den 1. Mai eingeführten neuen Personentaxen der schweizerischen Bundesbahnen müssen sämtliche Personentarife mit den Bundesbahnen und im Transit über dieselben neu erstellt werden. Im Berichtsjahr konnten nur die neuen Tarife für den innern schweizerischen Verkehr eingeführt werden; die Einführung der neuen Tarife mit dem Auslande und im Transit durch die Schweiz wird successive folgen.

Im ganzen wurden im Berichtsjahr 16 neue Tarife und 21 Tarifnachträge eingeführt.

Einschließlich der vom Vorjahr her unerledigt gebliebenen 25 Fälle kamen 1339 Fahrgeldreklamationen zur Erledigung, von denen 133 abgewiesen wurden, während in 1206 Fällen den Rückerstattungsgesuchen ganz oder teilweise entsprochen und insgesamt ein Betrag von Fr. 17,972.07 zurückbezahlt wurde. 17 Reklamationen mußten als unerledigt auf das nächste Jahr übertragen werden.

2. Güter- und Viehverkehr. Die schweizerischen Bundesbahnen haben uns mitgeteilt, daß sie beabsichtigen, für verschiedene Güter neue Ausnahmetarife einzuführen und für einzelne schon bestehende Ausnahmetarife ermäßigte Taxen zu bewilligen. Der Anregung der genannten Verwaltung entsprechend, haben wir uns entschlossen, diesem Vorgehen für gewisse Artikel, z. B. Kohlen, Eis 2c. zu folgen; für einige andere Artikel lehnten wir dies dagegen ab, teils weil hiefür bei unserer Verwaltung kein Bedürfnis besteht, teils weil damit erhebliche Einnahmenausfälle verbunden gewesen wären, ohne daß eine Verkehrszunahme hätte erwartet werden können, teils auch, weil wir Konsequenzen für andere Artikel befürchteten. Die Einführung der neuen Ausnahmetarife wird erst im Laufe des Jahres 1904 erfolgen.

An Stelle des im Geschäftsbericht für das Jahr 1897 erwähnten Vertrages ist am 1. Oktober ein neuer Vertrag zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und unserer Verwaltung einerseits und der schweizerischen Südostbahn anderseits über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güter- und Viehverkehr in Kraft getreten, welcher der Südostbahn einen erheblichen Verkehrszuwachs bringen wird, indem nunmehr außer dem bisherigen Verkehr namentlich auch die Hälfte des früher ganz der Route Thalwil-Zug zugewiesenen Verkehrs zwischen den Stationen der Linie Lachen-Linthal, sowie Buchs transit (Oesterreich-Ungarn und weiter) einerseits und Arth-Goldau transit (Richtung Steinen) anderseits der Route über Biberbrücke zur Beförderung überlassen wird.

Im Berichtsjahr sind 5 neue Tarife und 20 Tarifnachträge zur Einführung gelangt.

Zu den auf 1. Januar 1903 pendent gebliebenen 354 Frachtreklamationen sind im Berichtsjahre 3152 neue Fälle hinzugekommen. Von diesen 3506 Frachtreklamationen wurden im Berichtsjahre 3052 erledigt, so daß 454 als unerledigt auf das Jahr 1904 vorgetragen werden mußten.

B. Fahrplan und ausgeführte Züge.

a. Sommerfahrordnung.

Der Sommerfahrplan trat auch dieses Jahr versuchsweise schon am 1. Mai in Kraft und soll gemäß der bundesrätlichen Verordnung betr. Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer vom Bund konzessionierter Transportanstalten vom 5. November 1903 in Zukunft regelmäßig auf diesen Zeitpunkt in Kraft treten.

Als eine wesentliche Neuerung, die der Sommerfahrplan mit sich gebracht hat, ist die Verbesserung der Verbindungen zwischen Mailand und dem Kanton Tessin, mit Bern und der Westschweiz und umgekehrt zu erwähnen. Zu diesem Zwecke mußte der 8.55 vorm. von Chiasso abgehende und 2.04 nachm. in Luzern eintreffende Schnellzug 15 Minuten früher und der 3.45 nachm. Luzern verlassende und 8.55 nachm. in Chiasso ankommende Schnellzug 12 Minuten später gelegt werden.

Die neu geschaffenen Verbindungen sind folgende:

Mailand-Bern-Genf.

Mailand	ab	. . . . .	7.10	vorm.
Chiasso	an	. . . . .	8.20	„
„	ab	. . . . .	8.40	„
Luzern	an	. . . . .	1.49	nachm.
Luzern	ab	über Olten . .	1.59	„
Olten	an	. . . . .	2.55	„
„	ab	. . . . .	3.00	„
Bern	an	über Olten . .	4.12	„
Luzern	ab	über Langnau .	1.55	„
Bern	an	„ „ .	4.00	„
„	ab	. . . . .	4.27	„
Lausanne	an	. . . . .	6.22	„
„	ab	. . . . .	6.32	„
Genf	an	. . . . .	7.27	„

Genf-Bern-Mailand.

Genf	ab	. . . . .	10.15	vorm.
Lausanne	an	. . . . .	11.15	„
„	ab	. . . . .	11.27	„
Bern	an	. . . . .	1.28	nachm.
„	ab	über Olten . .	1.40	„
Olten	an	. . . . .	2.50	„
„	ab	. . . . .	2.53	„
Luzern	an	über Olten . .	3.49	„
Bern	ab	über Langnau .	1.45	„
Luzern	an	„ „ .	3.44	„
Luzern	ab	. . . . .	3.57	„
Chiasso	an	. . . . .	9.00	„
„	ab	. . . . .	9.20	„
Mailand	an	. . . . .	10.23	„

Die Verbindung über Langnau war auf die Zeit des Verkehrs der Saisonzüge Luzern-Bern-Luzern, d. h. auf die Zeit vom 1. Juli bis 30. September beschränkt.

Infolge einer Verfügung des eidg. Eisenbahndepartements mußte der Frühzug 7 Luzern-Göschenen versuchsweise vom 1. Juli bis 14. September auch dieses Jahr verkehren.

b. Winterfahrordnung.

Der Winterfahrplan, der am 1. Oktober in Kraft trat, lehnte sich an den Sommerfahrplan an.

Entfernt wurde der vom 1. Juli bis 14. September zur Ausführung gekommene Frühzug 7 Luzern-Göschenen.

Neu eingelegt wurde in den Fahrplan Zug 120a Erstfeld-Flüelen mit Abgang in Erstfeld 12.08 nachm. und Ankunft in Flüelen 12.23 nachm., wo er Anschluß an den Schnellzug 118 Chiasso-Luzern fand. Damit wurde einem wiederholt gestellten Begehren der Regierung des Kantons Uri entsprochen.

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

C. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

A. Einnahmen aus dem Eisenbahntransport.	1903 (276 Kilometer)				1902 (276 Kilometer)				Mehreinnahme gegenüber 1902		Mindereinnahme gegenüber 1902	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Personentransport . .	8909988	87	40.19	38.49	8118180	41	39.82	38.03	791808	46	—	—
II. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport (inkl. Nebengebühren):												
a. Gepäck	837208	19	3.78	3.62	776042	48	3.81	3.64	61165	71	—	—
b. Tiere	664075	73	3.00	2.87	583305	24	2.86	2.73	80770	49	—	—
c. Güter aller Art . .	11756269	24	53.03	50.78	10909284	73	53.51	51.11	846984	51	—	—
Total	22167542	03	100		20386812	86	100		1780729	17	—	—
B. Einnahmen aus verschiedenen Quellen .	981450	09		4.24	957412	98		4.49	24037	11	—	—
Totaleinnahmen	23148992	12		100	21344225	84		100	1804766	28	—	—

Die Betriebslänge betrug wie in den letzten fünf Berichtsperioden 276 Kilometer.

Das Berichtsjahr hat Verkehr und Einnahmen geliefert, die bisher nicht erreicht worden sind. Alle Verkehrskategorien haben eine bedeutende Zunahme aufzuweisen. Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahntransport übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 1,780,729. 17 oder 8,73%. Sie betragen:

	1903	1902
per Bahnkilometer . . .	Fr. 80,317. 18	Fr. 73,865. 26
„ Zugskilometer . . .	„ 6. 45	„ 6. 24
„ Tag . . .	„ 60,732. 99	„ 55,854. 28

Zu den Mehreinnahmen haben sämtliche Monate beigetragen. Im Monat Oktober ist die größte und im Monat Januar die kleinste Einnahme erzielt worden; die erstere beträgt Fr 2,263,666. 38 und die letztere Fr. 1,323,919. 20. Im Durchschnitt ergibt sich eine Monatseinnahme von Fr. 1,847,295. 17 gegen Franken 1,698,901. 07 im Vorjahre.

Die verschiedenen weitern Ergebnisse der Statistik des Verkehrs und der Einnahmen sind in bisheriger Weise in den dem Berichte am Schlusse beigegebenen Tabellen zusammengestellt, woraus wir hier, nach Verkehrskategorien geordnet, folgendes hervorheben:

1. Personentransport.

Die Entwicklung des Personenverkehrs hat im Berichtsjahr einen erfreulichen Fortgang genommen. Fast alle wichtigeren Verkehre weisen eine größere Frequenz und eine Mehreinnahme auf. Die Zunahme tritt besonders bei den gewöhnlichen Hin- und Rückfahrten, den zusammenstellbaren Fahrscheinheften und den Gesellschaftsfahrten hervor. Ein Teil der großen Zunahme bei den zusammenstellbaren Fahrscheinheften ist jedoch eine Folge der Aufhebung des Tarifs für die festen internationalen Rundreisebillets. Die Gesamtzahl der beförderten Personen hat sich von 2,773,084 auf 2,949,736, die Zahl der auf die ganze Bahnlänge bezogenen Personen von 475,357 auf 523,377 und die Zahl der Personenkilometer von 131,198,396 auf 144,452,084

gehoben. Die von jedem Reisenden im Durchschnitt befahrene Distanz ist von 47,31 Kilometer auf 48,97 Kilometer gestiegen. Im prozentualen Verhältnis der Benutzung der drei Wagenklassen sind bemerkenswerte Änderungen nicht eingetreten. Es betrug die Zahl der Reisenden:

		1903	1902
in der	I. Klasse	144,835 = 4,91 %	127,446 = 4,60 %
„ „	II. „	619,598 = 21,01 %	585,662 = 21,12 %
„ „	III. „	2,185,303 = 74,08 %	2,059,976 = 74,28 %

Personenkilometer sind zurückgelegt worden:

		1903	1902
in der	I. Klasse	15,950,350 = 11,04 %	14,438,436 = 11,00 %
„ „	II. „	43,095,238 = 29,83 %	39,869,798 = 30,39 %
„ „	III. „	85,406,496 = 59,13 %	76,890,162 = 58,61 %

Jeder Reisende hat demnach durchschnittlich befahren:

in der	I. Klasse	110,13 Km.	113,29 Km.
„ „	II. „	69,55 „	68,08 „
„ „	III. „	39,08 „	37,32 „

Es trifft Reisende:

auf jeden Personenzugskilometer	66,33	61,89
„ „ Personenwagenachsenkilometer	4,81	4,59

Die Einnahmen aus dem Personentransport sind gegenüber denjenigen des Vorjahres um Franken 791,808. 46 oder 9,75 % gestiegen.

Es haben geliefert:

		1903	1902
die	I. Klasse	Fr. 1,990,886 = 22,34 %	Fr. 1,813,717 = 22,34 %
„	II. „	„ 3,183,201 = 35,73 %	„ 2,925,874 = 36,04 %
„	III. „	„ 3,735,902 = 41,93 %	„ 3,378,589 = 41,62 %

Als Fahrtaxe hat jede Person durchschnittlich bezahlt:

		1903	1902
in der	I. Klasse	Fr. 13.75	Fr. 14.23
„ „	II. „	„ 5.14	„ 4.99
„ „	III. „	„ 1.71	„ 1.64

Die Einnahme per Reisenden und Kilometer beträgt durchschnittlich:

Cts. 6,17	Cts. 6,19.

Der kilometrische Ertrag aus dem Personentransport ist von Fr. 29,413. 70 auf Fr. 32,282. 57 gestiegen.

2. Gepäcktransport.

Annähernd im gleichen Verhältnis wie der Personentransport hat sich der Gepäcktransport gehoben. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen ist von 8786 auf 9293 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 3765 auf 4043 gestiegen. Die Einnahmen haben um Fr. 61,165. 71 oder 7,88 % zugenommen.

3. Tiertransport.

Die Gesamtzahl der beförderten Tiere ist von 170,660 auf 158,356, somit um 12,304 zurückgegangen. Der Transport von Schlachtvieh aus Italien zeigt eine große Abnahme im Bezug von Schweinen, dagegen eine bedeutende Zunahme im Bezug von Ochsen. Infolge der Zunahme in der höhern Tarifklasse sind die Einnahmen um 80,770. 49 oder um 13,85% gestiegen.

4. Gütertransport.

Der Güterverkehr des Berichtsjahres hat sowohl in den Transportquantitäten als in den Einnahmen eine bedeutende Zunahme aufzuweisen. Mit Ausnahme der Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie, die einen kleinen Rückgang zeigen, sind alle Hauptrubriken der Statistik nach Warengattungen an der Zunahme beteiligt. In außerordentlichem Maße haben die Artikel Getreide, Mehl- und Mühlenfabrikate, frisches Obst, Wein, Steinkohlen und Baumaterialien zugenommen. Die Gesamtzahl der beförderten Tonnen hat sich von 1,059,845 auf 1,135,608 und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Tonnenzahl von 542,942 auf 579,982 gehoben. Die Zahl der Tonnenkilometer ist von 149,852,113 auf 160,074,898 gestiegen; dagegen ist die mittlere Transportdistanz einer Tonne von 141,39 Kilometer auf 140,96 Kilometer zurückgegangen. Hinsichtlich der Größe des Gewichts der Haupttransportartikel nehmen die Lebens- und Genußmittel mit 426,673 Tonnen = 37,57 % den ersten Rang, die Baumaterialien mit 170,594 Tonnen = 15,02 % den zweiten Rang und die metallurgischen Produkte mit 161,874 Tonnen = 14,25 % den dritten Rang ein. Auf die vier Haupttarifklassen verteilen sich die Transportquantitäten in nachstehender Weise:

	1903			1902		
Eilgüter	48,639	Tonnen	= 4,28 %	49,765	Tonnen	= 4,70 %
Stückgüter	54,873	„	= 4,83 %	52,439	„	= 4,95 %
Gewöhnliche Wagenladungsgüter . .	295,996	„	= 26,07 %	266,621	„	= 25,15 %
Ausnahmetarifgüter	736,100	„	= 64,82 %	691,020	„	= 65,20 %

Die Hauptverkehre sind mit nachverzeichneten Quantitäten beteiligt:

	1903	1902
Schweiz—Italien	73,927 Tonnen	79,695 Tonnen
Italien—Schweiz (inkl. in Brunnen reexpediertes Getreide)	342,317 „	306,963 „
Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien	239,723 „	227,336 „
Italien—Deutschland, Belgien, Holland und England	117,706 „	111,027 „

Diese Ziffern enthalten auch die in Chiasso transit, Pino transit und Locarno transit reexpedierten Güter.

Nach und von dem Hafenplatz Genua sind befördert worden:

	1903	1902
nach Genua	16,539 Tonnen	20,275 Tonnen
von Genua	225,649 „	202,215 „

Die Einnahmen aus dem Gütertransport haben sich von Fr. 10,909,284. 73 auf Fr. 11,756,269. 24 oder um den bedeutenden Betrag von Fr. 846,984. 51 = 7,76 % gehoben. Das Erträgnis per Tonne und Kilometer ist ebenfalls gestiegen, und zwar von 7,28 Cts. auf 7,34 Cts. Der kilometrische Ertrag aus dem Gütertransport beläuft sich auf Fr. 42,595. 18 gegen Fr. 39,526. 39 im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen aus verschiedenen Quellen stellen sich gegenüber denjenigen des Jahres 1902 wie folgt:

	1903	1902
Pacht- und Mietzinsen	Fr. 970,665.38	Fr. 946.244.13
Ertrag von Hülfsgeschäften	„ 5,965.79	„ 5,932.49
Sonstige Einnahmen	„ 4,818.92	„ 5,236.36
	Fr. 981,450.09	Fr. 957,412.98

D. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Ausgaben.	1903 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			1902 Betriebene Bahnlänge 276 Km.			Mehrausgabe gegenüber 1902.		Minderausgabe gegenüber 1902.	
	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	%	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Für die Allgemeine Verwaltung . .	608,167	34	4.67	600,599	82	5.05	7,567	52	—	—
II. „ Aufsicht und Unterhalt der Bahn	2,333,962	48	17.91	2,211,995	27	18.64	121,967	21	—	—
III. „ den Stations-, Expeditions- und Zugsdienst	3,203,942	17	24.60	2,843,921	66	23.95	360,020	51	—	—
IV. „ den Fahrdienst	5,304,552	01	40 73	4,841,265	57	40.79	463,286	44	—	—
V. „ verschiedene Ausgaben . . .	1,576,019	38	12.09	1,374,571	09	11.57	201,648	29	—	—
Total	13,026,643	38	100	11,872,153	41	100	1,154,489	97	—	—

	1903	1902
Die Ausgabe beträgt per Bahnkilometer	Fr. 47,197.98	Fr. 43,015.05
„ „ „ „ Zugskilometer	„ 3.7888	„ 3.6333
„ „ „ „ Nutzkilometer	„ 3.0787	„ 3.0065
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	„ 0.1187	„ 0.1161
„ „ „ „ Bruttotonnenkilometer	„ 0.0177	„ 0.0174
„ „ „ „ in Prozenten der Betriebseinnahmen	56.27	55.62
„ „ „ „ „ „ „ Transporteinnahmen	58.76	58.23

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung betragen:

	1903	1902
A. Personalausgaben . .	Fr. 498,330.73	Fr. 497,852.34
B. Sonstige Ausgaben . .	„ 109,836.61	„ 102,747.48
	Fr. 608,167.34	Fr. 600,599.82

II. Aufsicht und Unterhalt der Bahnanlagen.

Die Ausgaben für diesen Teil des Betriebes betragen laut Betriebsrechnung für:

	1903	1902
A. Personalausgaben . . .	Fr. 999,505.47	Fr. 881,737.05
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	„ 1,255,670.71	„ 1,253,526.—
C. Sonstige Ausgaben . . .	„ 78,786.30	„ 76,732.22
zusammen wie oben	Fr. 2,333,962.48	Fr. 2,211,995.27
mehr	Fr. 121,967.21	

A. Personalausgaben.

Die Personalausgaben weisen den erheblichen Mehraufwand von Fr. 117,768. 42 auf; derselbe ist teils die Wirkung der dem Personal anläßlich der Lohnbewegung vom Winter 1902/1903 gemachten Zugeständnisse (s. Seite 9 u. ff. des vorjährigen Geschäftsberichtes), teils diejenige des mit 1. Oktober in Kraft getretenen Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dez. 1902, und der Vollziehungsverordnung hiezu vom 22. September 1903.

In erster Beziehung erwähnen wir, daß von dem Mehraufwande für die in Frage kommende Periode des Berichtsjahres ab 1. Mai auf Gehaltserhöhungen Fr 29,310. —, auf Nachtdienstentschädigungen Fr. 34,012. —, auf die neu bewilligten Dienstkleider Fr. 19,413. — und auf den aus den gleichen Gründen höhern Anteil an den Ausgaben für Stations- und Weichenwärter (Kap. II. A. 5) Fr. 10,244. — entfallen.

Vom Reste (ca. Fr. 24,788. —) kommt sodann der größere Teil auf Mehrleistungen infolge des Arbeitsgesetzes und zum kleinern auf Personalveränderungen. Die im Personaletat, Seite 34, ausgewiesene Vermehrung der ständigen Bahnarbeiter ist die Folge des Zugeständnisses, mit Taglohn angestelltes Personal mehr als bisher in ein festes Anstellungsverhältnis zu bringen.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Hierher gehören die Ausgaben für:		1903		1902
1. Unterhalt des Bahnkörpers, einschl. Nebenanlagen und Schwellenbettung	Fr.	191,380. 68	Fr.	216,345. 29
2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues sowie Materialkosten .	„	783,979. 26	„	773,781. 44
3. Unterhalt der Hochbauten der Stationen und der Strecke . .	„	134,546. 39	„	123,628. 72
4. Unterhalt der Telegraphenleitungen, Signale und Einfriedigungen	„	82,446. 28	„	82,478. 43
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	„	63,318. 10	„	57,292. 12
zusammen	Fr.	1,255,670. 71	Fr.	1,253,526. —
mehr	Fr.	2,144. 71		

ad 1. Der Aufwand für den Unterhalt des Bahnkörpers und der Nebenanlagen hat sich abermals vermindert, und zwar gegenüber 1902 um Fr. 24,964. 61, wovon Fr. 16,185. 30 auf den Unterhalt der Dämme, Einschnitte und Mauern, Fr. 5633. 02 auf die gedeckten und offenen Brücken und Durchlässe und Fr. 3826. 80 auf den Unterhalt der Stationsvorplätze, Straßen und Wege entfallen; bei den übrigen hierhergehörigen Unterhaltungsarbeiten sind die Differenzen in den Ausgaben der beiden Betriebsjahre gering.

ad 2. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues (Geleise, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Die hierhergehörigen Ausgaben setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

		1903		1902
1. Kosten des verwendeten Materials	Fr.	609,409. 48	Fr.	614,589. 19
abzüglich Erlös aus dem ausgewechselten Altmaterial und Rückgabe von nicht verwendetem neuem Material .	„	155,695. 45	„	146,629. 10
bleiben Nettokosten des Materials	Fr.	453.714. 03	Fr.	467,960. 09
2. Akkorde, Löhne und Reparaturen (Handwerker u. Werkstätte)	„	330,265. 23	„	305,821. 35
zusammen	Fr.	783,979. 26	Fr.	773,781. 44
mehr	Fr.	10,197. 82		

Wie hieraus ersichtlich, haben sich die Materialkosten im Berichtsjahre etwas geringer gestellt als pro 1902; was dagegen die Mehrkosten für den Posten 2 anbelangt, so ist zu erwähnen, daß im Berichtsjahre notwendige Hauptreparaturen an den Lokomotivdrehscheiben durchgeführt wurden, welche einen Aufwand von Fr. 17,415. 10 erforderten. Weitere Mehrausgaben (Fr. 5639. 50) erheischte die Geleiseregulierung, indem sich diese Arbeit im

Berichtsjahre bei erhöhten Löhnen auf 99 % der Hauptgeleise, gegenüber 96 % im Vorjahre, erstreckte; der Durchschnittspreis für das Regulieren der Hauptgeleise stellt sich ebenfalls etwas höher, nämlich auf 33,4 Cts. per Meter Geleise, gegenüber 31,1 Cts. im Vorjahre.

Außer dem gewöhnlichen Unterhalt der Geleise und der mechanischen Einrichtungen wurden im Berichtsjahre folgende streckenweise Erneuerungen von Geleisen oder Bestandteilen von solchen vorgenommen:

1. Auswechslung von alten Eisenschwellen in längern Tunneln durch Holzschwellen (Eichen- und imprägnierte Buchenschwellen) samt Erneuerung der Befestigungsmittel:

im Hochfluhtunnel km 21,940—22,276	336	m Geleise
im Ölbergtunnel (Fortsetzung) km 23,751—24,239 „ 25,132—25,739	1095	„ „
zusammen	1431	m Geleise

2. Auswechslung der stark abgenutzten Schienen im Gotthardtunnel samt Erneuerung der Befestigungsmittel in folgenden Strecken:

im linken Geleise km 76,900—79,462	2562	m Geleise
im rechten Geleise „ 73,000—73,260	260	„ „
„ 80,000—80,802	802	„ „
„ 82,104—85,354	3250	„ „
zusammen	6874	m Geleise

3. Umbau von alten Geleisen auf offenen Strecken mit Schienen der Type IV auf Eisenschwellen:

Immensee-Goldau:	km	6,504— 6,720		216	m Geleise
	„	8,220— 8,420		200	„ „
vor Flüelen	„	30,776— 31,743		967	„ „
Nordrampe	„	53,958— 54,138	linkes Geleise	180	„ „
Südrampe	„	86,796— 87,994	rechtes „	1198	„ „
	„	116,794—117,290	„ „	496	„ „
	„	117,282—117,571	linkes „	289	„ „
Cenerelinie	„	154,470—155,680		1210	„ „
			zusammen	4756	m Geleise

4. Umbau von alten Geleisen in größern Tunneln mit Schienen der Type IVa auf Eichenschwellen:

im Pfaffensprungtunnel	km	55,843— 57,319	rechtes Geleise	1476	m Geleise
„ Wattingertunnel	„	61,296— 61,800	„ „	504	„ „
„ Pratotunnel	„	102,793—104,349	„ „	1556	„ „
„ Polmengotunnel	„	104,860—105,172	„ „	312	„ „
„ Schwyztunnel	„	151,317—151,605	linkes „	288	„ „
			zusammen	4136	m Geleise

Der gesamte Geleiseumbau erstreckte sich daher im Betriebsjahre

auf	1,431 m	Schwellenauswechslung	(1902: 4863 m)
„	6,874 „	Schienenauswechslung	(1902: 1602 m)
und	8,892 „	Totalerneuerungen	(1902: 7030 m)

im ganzen auf 17,197 m Gleise (1902 : 13,495 m).

Hierzu kommt noch der Umbau von 10 einfachen Weichen und 1 Kreuzungsweiche (1902: 17 einfache Weichen).

Der Stand der Hauptgeleise auf Ende 1903 ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich, in welcher zum Vergleiche der Stand Ende 1902 und Ende 1883 aufgenommen ist.

	1903		1902		1883	
	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%	Geleiselänge in Metern	%
Durchgehendes Hauptgeleise, zuzüglich des zweiten Hauptgeleises der Strecke Flüelen bis Giubiasco	394,770	100	394,770	100	267,933	100
Hievon entfallen einerseits:						
auf Geleisestrecken mit Eisenschienen . .	10,114	2,5	10,288	2,6	49,456	18,5
„ „ „ Stahlschienen der Type I	9,376	2,4	9,856	2,5	16,488	6,2
„ „ „ „ „ „ II	192,954	48,9	197,600	50,0	201,989	75,3
„ „ „ „ „ „ III	240	0,1	1,472	0,4	—	—
„ „ „ „ „ „ IV	182,086	46,1	175,554	44,5	—	—
und anderseits:						
auf Geleisestrecken mit Tannenschwellen .	—	—	—	—	88,975	33,2
„ „ „ Eichen- u. Buchenschwellen	146,706	37,2	146,085	37,0	168,103	62,8
„ „ „ Eisenschwellen . .	248,064	62,8	248,685	63,0	10,855	4,0

Die Bahnlänge blieb im Berichtsjahre mit 272,533 Meter unverändert; ebenso die Länge der doppelgeleisigen Strecke von 122,232 Meter von Flüelen bis Giubiasco (45 % der Bahnlänge).

Die Ausweich- und Nebengeleise auf den Stationen und Bahnhöfen haben eine Länge von 117,929 Meter.

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

Die Ausgaben betragen:

		1903		1902
a) Für den Unterhalt des Verwaltungsgebäudes in Luzern .	Fr.	5,264. 10	Fr.	4,085. 20
b) Für den laufenden Unterhalt der Hochbauten, der Bahnhöfe, Stationen und der Strecke	„	87,778. 44	„	99,494. 52
c) Für verschiedene Umbau-, Abbruch- und Wiederherstellungsarbeiten wegen Vergrößerung von Gebäuden	„	11,902. 05	„	20,049. —
d) Für provisorische Schuppen zur Getreideeinlagerung in Brunnen und Altdorf	„	29,601. 80	„	— —
zusammen	Fr.	134,546. 39	Fr.	123,628. 72
mehr	Fr.	10,917. 67		

Aus dieser Ausscheidung der Ausgaben ist ersichtlich, auf welchen Unterhaltungsarbeiten sich Mehr-, bezw. Minderkosten ergeben haben. Im besondern haben wir zum Posten d zu bemerken, daß wegen ganz außergewöhnlichem Andrang von Getreidesendungen unsere definitiven Lagerschuppen in Brunnen und Altdorf für die Einlagerung nicht mehr ausreichten und für zirka 1200 Wagenladungen Lagerräume geschaffen werden mußten; nachdem sich die im Jahre 1896/97 bei einem ähnlichen Andrang erstellten Freilager nicht bewährt hatten, ließen wir teils bei verschiedenen Zimmermeistern vorrätige Festhütten, teils provisorische Schuppen in einfachster Weise aufrichten. Die Lagerung erreichte in der ersten Dekade des Monats Januar des laufenden Jahres ihren Höhepunkt mit 5532 Wagenladungen Getreide aller Art, wovon zirka 4300 Wagenladungen in den definitiven Schuppen und zirka 1200 in den provisorischen untergebracht waren.

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

Ausgaben	1903	1902
	Fr. 82,446. 28	Fr. 82,478. 43
	weniger Fr. 32. 15	

Dieselben geben zu keiner Bemerkung Anlaß.

ad 5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis.

Ausgaben	1903	1902
	Fr. 63,318. 10	Fr. 57,292. 12
	mehr Fr. 6,025. 98	

Die Mehrkosten wurden durch die starken Schneefälle im Monat November zwischen Wassen und Göschenen (auf letzterem Bahnhofe erreichte die in diesem Monate gefallene Schneehöhe 140 cm) und im Monate Dezember auf sämtlichen Linien von Airolo abwärts verursacht (Schneefall in diesem Monate auf der Station Airolo 158 cm). Die Schneeschleudermaschine war hierbei mehrmals in Tätigkeit und leistete immer gute Dienste.

C. Sonstige Ausgaben.

Ausgaben	1903	1902
	Fr. 78,786. 30	Fr. 76,732. 22
	mehr Fr. 2,054. 08	

Im Berichtsjahre mußte eine größere Reparatur an der Turbine der Ventilationsanlage mit einem Aufwand von Fr. 4,444. 35 ausgeführt werden, durch welche obige Mehrkosten entstanden sind.

III. Stations- und Expeditionsdienst.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 3,203,942. 17 und sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 360,020. 51 gestiegen.

Die Personalausgaben weisen eine Erhöhung von Fr. 322,231. 98 und die sonstigen Ausgaben eine solche von Fr. 37,788. 53 auf.

Die große Steigerung der Personalausgaben ist der Hauptsache nach auf die durch die Lohnbewegung bedingte Neuordnung der Besoldungs- und Lohnverhältnisse des Personals und auf die Vermehrung des letztern zurückzuführen.

Auch bei den sonstigen Ausgaben haben fast alle Posten eine Erhöhung zu verzeichnen; diese steht mit der Verkehrszunahme im Zusammenhang.

IV. Fahrdienst. (Lokomotiv- und Wagendienst.)

Die Ausgaben für den Fahrdienst betragen:	1903.	1902.
A) Personalausgaben	Fr. 1,542,132. 52	Fr. 1,356,628. 89
B) Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 2,407,134. 66	„ 2,284,025. 54
C) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 1,317,597. 83	„ 1,160,671. 37
D) Sonstige Ausgaben	„ 37,687. —	„ 39,939. 77
zusammen	Fr. 5,304,552. 01	Fr. 4,841,265. 57
mehr	Fr. 463,286. 44 = 9,57 %.	

Die Fahrdienstleistungen an Lokomotivkilometern waren:

im Jahre 1903: 5,105,087 Lokomotivkilometer
" " 1902: 4,786,080 "

Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre beträgt: 319,007 Lokomotivkilometer = 6,66 %.

Die Ausgaben stellen sich im einzelnen folgendermaßen:

A. Personalausgaben.

	1903	1902
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal	Fr. 39,089. 86	Fr. 37,150. 45
mehr	" 1,939. 41	

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure:

a) Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal.

1903	1902
Fr. 78,488. 86	Fr. 71,466. 32
mehr " 7,022. 54	

b) Lokomotivführer und Heizer:

1903	1902
Fr. 1,166,463. 35	Fr. 1,017,012. 47
mehr " 149,450. 88	

c) Wagenvisiteure:

1903	1902
Fr. 87,557. 70	Fr. 76,010. 38
mehr " 11,547. 32	

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

1903	1902
Fr. 170,532. 75	Fr. 154,989. 27
mehr " 15,543. 48	

Die unter Ziffer IVa 1—3 angeführten Mehrausgaben von zusammen Fr. 185,503. 63 gegenüber dem Vorjahre sind zum Teil durch Besoldungserhöhungen und zum Teil durch Personalvermehrung infolge der Zunahme des Verkehrs entstanden.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

1. Brennmaterial:

a) Für Lokomotiven:

1903	1902
Fr. 2,162,888. 50	Fr. 2,055,981. 29
mehr " 106,907. 21	

b) Für Wagen:

1903	1902
Fr. 10,060. 13	Fr. 10,215. 03
weniger " 154. 90	

2. Schmiermaterial:

a) Für Lokomotiven:

1903	1902
Fr. 88,857. 99	Fr. 81,415. 93
mehr „ 7,442. 06	

b) Für Wagen.

1903	1902
Fr. 11,224. 13	Fr. 10,867. 35
mehr „ 356. 78	

3. Beleuchtungsmaterial.

a) Für Lokomotiven:

1903	1902
Fr. 15,561. 98	Fr. 12, 958. 04
mehr „ 2,603. 94	

b) Für Wagen:

1903	1902
Fr. 82,511. 58	Fr. 80,067. 12
mehr „ 2,444. 46	

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

a) Für Lokomotiven:

1903	1902
Fr. 31,720. 73	Fr. 28,406. 13
mehr „ 3,314. 60	

b) Für Wagen:

1903	1902
Fr. 4,309. 62	Fr. 4,114. 65
mehr „ 194. 97	

Die unter IV B 1—4 aufgeführten Mehrausgaben im Betrage von Fr. 123,109. 12 gegenüber dem Vorjahre sind den Mehrleistungen zuzuschreiben.

C) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

1. Lokomotiven und Tender:

1903	1902
Fr. 795,889. 91	Fr. 718,912. 91
mehr „ 76,977. —	

2. Personenwagen:

1903	1902
Fr. 308, 358. 51	Fr. 248,219. 23
mehr „ 60, 139. 28	

3. Lastwagen:

	1903	1902
	Fr. 213,349. 41	Fr. 193,539. 23
mehr	„ 19,810. 18	

Die unter IV C 1—3 aufgeführten Mehrausgaben von Fr. 156,926. 46 gegenüber dem Vorjahre sind erfolgt, weil mehr Lokomotiven und Wagen entsprechend den Mehrleistungen des Fahrdienstes zur Reparatur kamen, die Zahl der Werkstättenarbeiter vermehrt und die Löhne der Werkstättenarbeiter erhöht werden mußten.

D) Sonstige Ausgaben.

Die Ausgaben der sämtlichen 4 Unterabteilungen betragen:

	1903	1902
	Fr. 37,687. —	Fr. 39,939. 77
weniger	„ 2,252. 77	

V. Verschiedene Ausgaben.

Die unter dieser Rubrik verrechneten Pacht- und Mietzinsen stellen sich gegenüber denjenigen des Vorjahres wie folgt:

	1903	1902
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 184,097. 74	Fr. 186,460. 76
2. Für Rollmaterial (Wagenmiete)	„ 605,373. 07	„ 559,803. —
3. Für sonstige Objekte	„ 5,664. 52	„ 5,649. 49
	Fr. 795,135. 33	Fr. 751,913. 25

Für Rollmaterial (Wagenmiete) wurden infolge des stärkeren Güterverkehrs, namentlich im Herbst des Berichtsjahres, Fr. 45,570. 07 mehr ausgegeben als im vorhergehenden Jahre.

Feuerversicherungen. Der Bestand der Versicherungsverträge ist im Berichtsjahr unverändert geblieben. Gegen Ende des Jahres erforderte der Stand der Getreidelager in unseren Lagerschuppen in Brunnen, Flüelen und Altdorf den Abschluß einer Reihe von kurzfristigen Versicherungsverträgen für Getreide.

Unfallentschädigungen. Die Ausgaben im Jahre 1903 beliefen sich auf Fr. 108,398. 01 gegen Fr. 85,014. 33 im Jahre 1902.

Auf Grund des sogen. Haftpflichtübereinkommens vom 5. Sept. 1885 haben wir bezahlt:

Fr. 771. 70	für	den	Unfall	von	Münchenstein	vom	Jahre	1891
„ 5766. —	„	„	„	„	Neuenstadt	„	„	1901
„ 813. 73	„	„	„	„	Bütschwil	„	„	1901
„ 1288. —	„	„	„	„	Bruggen	„	„	1902
„ 3676. 38	„	„	„	des	Postpackers D. Matter in Bern			

vom Jahr 1900.

Die meisten Haftpflichtansprüche sind gütlich erledigt worden; einige wenige, zum Teil ältere Fälle, harren noch der gerichtlichen Aburteilung.

Entschädigungsforderungen für Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung von Gütersendungen wurden im Berichtsjahr eingereicht: 5271.

Entschädigungen wurden geleistet:

für Beschädigungen	in	697	Fällen	Fr. 27900.30
„ Verlust und Minderung	„	557	„	„ 9257.10
„ Verspätung und irrige Instradierung	„	981	„	„ 18250.29
„ unrichtige Behandlung von Zollgeleitscheinen 2c.	„	10	„	„ 747.64
„ Verschiedenes	„	3	„	„ 88.62
zusammen	in	2248	Fällen	Fr. 56243.95

Hiervon gehen ab:

Rückvergütungen von Bahngesellschaften	Fr. 24139.28	
Beteiligung fehlbarer Angestellter 2c.	„ — .—	
Erlös aus überzähligen Transportgegenständen	„ 217.45	Fr. 24356.73
Es bleiben somit zu unsern Lasten		Fr. 31887.22

Konzessionsgebühr, Steuern und Abgaben. Die an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr hat Fr. 55,200.— betragen, wie seit einer Reihe von Jahren.

Beiträge an die Hülfskasse und an die Krankenkassen, Geschenke. Über die namhafte Mehrausgabe für die Hülfskasse vergl. Seite 29, 2a.

Verschiedenes: Die Ausgaben im Betrag von Fr. 57,574.71 ergeben gegenüber dem vorigen Jahre eine Mehrausgabe von Fr. 10,057.80, die namentlich durch die Berechnung der technischen Bilanz der Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn verursacht wurde.

Sie schließen unter anderm folgende Posten in sich:

Fr. 15,737.31 Zahlungen für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona;

Fr. 6,063.26 Zahlungen für die Wasch- und Badeanstalten auf verschiedenen Bahnhöfen und in der Zentralwerkstätte;

Fr. 21,977.97 Zahlungen für die Privatschulen der Gotthardbahn.

E. Verschiedenes.

1. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind beim Betrieb im engern Sinne 101 Unfälle vorgekommen, und zwar:

1. Entgleisungen:	auf den Stationen	2
	auf offener Bahn	1
2. Zusammenstöße:	auf den Stationen	0
	auf offener Bahn	0
3. Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden:		96
4. Andere Unfälle:		0
	Gesamtzahl der Unfälle	99

Infolge dieser Unfälle wurden	getötet:	verletzt:
1. Durch Entgleisungen oder Zusammenstöße		
Reisende	0	0
Bahnbedienstete	0	0
Drittpersonen	0	0
2. Durch sonstige Ereignisse		
Reisende	0	2
Bahnbedienstete	7	84
Drittpersonen	1	2
	8	88
Selbstmorde	2	

Bezüglich der Unfälle mit tödlichem Ausgang erwähnen wir folgendes:

Am 5. Februar wurde der Manövrist Pietrini Ermenegildo auf dem Bahnhofe Chiasso von einer Rangierlokomotive überfahren und sofort getötet.

Am 12. Februar wurde der beim Bau des II. Geleises zwischen Goldau und Steinen verwendete Signalwärter Bertel Domenico von der Lokomotive des Zuges 45 erfaßt, beiseite geschleudert und sofort getötet.

Am 5. April kam der Streckennachtwärter Hürlimann Johann zwischen Zug und Walchwil aus unbekannter Ursache unter den Zug 257 und wurde getötet.

Am 25. April wollte der Steinhauer Munari Giovanni auf dem Gang zur Arbeitsstelle im Bahnhofe Arth-Goldau die Geleise überschreiten, als er von der Lokomotive des gleichzeitig ausfahrenden Zuges 301 erfaßt und so schwer verletzt wurde, daß er noch am gleichen Abend den erlittenen Verletzungen erlag.

Am 9. Mai wurde der 78 Jahre alte, schwerhörige Bauer Celio Giovanni beim Passieren des Privat-Wegüberganges vor der Station Ambri-Piotta durch Zug 103 überfahren und getötet.

Am 7. Juli geriet der ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter-Ablöser Talleri Santino bei der Barrierenbedienung, Kilom. 178,600 der Strecke Taverne-Lugano, unter den Zug 125 und wurde sofort getötet.

Am 4. September wurde der Portalwärter Gaßmann Gottfried auf unaufgeklärte Weise im Gotthardtunnel bei Göschenen vom Zug 102 überfahren und getötet.

Am 4. Oktober ist der Bremser Wipfli Alois unterhalb der Travibrücke aus unermittelter Ursache vom Zug 727 gestürzt und am folgenden Morgen seinen Verletzungen erlegen.

2. Hülfs- und Krankenkassen.

a) Hülfskasse für die Beamten und Angestellten.

Die regelmäßigen Beiträge der Mitglieder und der Gesellschaft weisen eine namhafte Steigerung auf, und zwar:

a) für die Mitglieder von Fr. 157,443. 85 auf Fr. 186,969. 27,
b) für die Gesellschaft von Fr. 313,810. 96 auf Fr. 427,833. 39.

Es steht dies mit der Zunahme der Mitgliederzahl von 1683 auf 1908, und diese Zunahme wiederum mit der Lohnbewegung in Zusammenhang, d. h. mit der erhöhten Zahl der festen Anstellungen (Geschäftsbericht für 1902, Seite 13, VII, Abs. 2).

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
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908

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 Abversalentschädigung	Gestorben	Total	durch Abversalentschädigung	nach § 12 *)	Gestorben	Total	Unterstützte	Pensionierte
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	1	10	—	3	6	9	18	242

*) 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	Total
1893	2,036,018.38	101,676.–*)	143,954.76	92,898.05	2,374,547.19
1894	2,181,671.37	100,389.08*)	151,881.48	141,586.38†)	2,575,528.31
1895	2,491,899.76	122,234.28*)	267,554.27 **)	141,962.19†)	3,023,650.50
1896	2,935,802.22	94,288.95	346,530.95 ††)	158,941.72†)	3,535,563.84
1897	3,443,950.52	106,954.54	226,114.58	152,671.61	3,929,691.25
1898	3,833,065.13	105,533.42	247,457.29	164,666.06	4,350,721.54
1899	4,243,346.56	122,144.27	274.258.11	177,374.38	4,817,123.32
1900	4,694,600.31	151,655.39	306,810.41	205,437.50	5,358,503.61
1901	5,214,294.73	156,367.22	290,607.33	222,867.25	5,884,136.53
1902	5,719,920.53	160,985.20	313,810.96	257,757.46	6,452,474.15
1903	6,263,999.58	202,437.92	427,833.39	262,887.10	7,157,157.99

*) Mit Einschluß der Beiträge für Einkauf von ältern Beamten.
**) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 100,000. —.
†) Zinsen und Kursgewinne.
††) Inklusive außerordentlicher Beitrag von Fr. 103,881. 69.

Ausgaben.

Jahr	Unterstützungen und Pensionen				Abgangsentschädigungen	Verschiedene Ausgaben	Total	Saldovortrag
	an lebende Mitglieder	an die Hinterlassenen verstorb. Mitgl.	Aversalentschädigungen	Total				
1893	32,696.18	31,443.55	—	64,139.73	7,271.05	121,465.04*)	192,875.82	2,181,671.37
1894	39,182.75	34,056.08	4,250.—	77,488.83	3,260.—	2,879.72	83,628.55	2,491,899.76
1895	34,442.25	39,152.30	8,100.—	81,694.55	4,075.20	2,078.53	87,848.28	2,935,802.22
1896	32,710.05	44,846.92	8,470.—	86,026.97	3,108.80	2,477.55	91,613.32	3,443,950.52
1897	36,393.51	56,128.96	—	92,522.47	1,662.65	2,441.–	96,626,12	3,833,065.13
1898	39,989.31	63,240.42	—	103,229.73	1,585.20	2,560.05	107,374.98	4,243,346.56
1899	47,238.36	70,306.55	—	117,544.91	2,340.40	2,637.70	122,523.01	4,694,600.31
1900	51,804.72	80,895.98	4,000.—	136,700.70	4,859.33	2,648.85	144,208.88	5,214,294.73
1901	63,854.80	91,049.55	—	154,904.35	6,744.10	2,567.55	164,216.—	5,719,920.53
1902	79,921.–	96,253.27	5,000.—	181,174.27	4,529.40	2,770.90	188,474.57	6,263,999.58
1903	83,898.44	104,902.05	—	188,800.49	4,349.45	2,924.05	196,073.99	6,961,084.—

*) Kursverluste.

b) Krankenkassen für die Arbeiter der Gotthardbahn.

Die Rechnungen auf Seite 70—77 dieses Berichtes weisen Rückschläge auf, die indessen nach den bisherigen Erfahrungen nur vorübergehend sein dürften. Eine Erhöhung der Beiträge könnte nur dann in Aussicht genommen werden, wenn sich diese Annahme als irrtümlich erweisen sollte.

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

Dieser Fonds erhielt im Berichtsjahre an Zinsen netto Fr. 3,435. 91. Für Belohnungen von Angestellten des Bahnaufsichts-, Stations- und Maschinendienstes wurden demselben Fr. 540. — entnommen.

Der Titelbestand von nom. Fr. 96,000. — 3½ % Obligationen der Schweiz. Bundesbahnen ist derselbe wie voriges Jahr.

F. Hülfsgeschäfte.

1. Werkstättedienst.

Die Zahl der definitiven Angestellten ist um 2 Werkführergehülfen und durch vertragliche Anstellung der Vorarbeiter auf 1. Mai 1903 um 13 Vorarbeiter der Zentralwerkstätte und 4 Vorarbeiter der 3 Depotwerkstätten vermehrt worden.

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

Am 1. Januar waren im ganzen beschäftigt 494 Mann
„ 31. Dezember „ „ „ „ 539 „

Die größte Zahl am Monatsende war 541, die kleinste 512 Mann, und zwar:

Vorarbeiter	0—14	Schreiner und Gehülfen	35—30
Monteurs	9—9	Glaser	1—1
Gruppenchefs	4—4	Maler und Gehülfen	20—13
Schlosser und Gehülfen	203—180	Sattler und Gehülfen	14—15
Dreher und Gehülfen	41—38	Hobler, Bohrer und Fräser	11—12
Kupferschmiede und Gehülfen	4—4	Handlangermeister	5—5
Kesselschmiede und Gehülfen	9—9	Handlanger	113—109
Spengler	1—1	Nachtwächter	4—4
Gießer und Gehülfen	4—4	Heizer	2—2
Schmiede und Gehülfen	11—11	Lehrlinge	37—35
Zuschläger und Gehülfen	12—11	Magazinarbeiter	1—1

Im ganzen gelangten 224 Lokomotiven, 822 Personen- und 3008 Güterwagen zur Reparatur.

Der Reparaturstand am 1. Januar war 29 Lokomotiven, 24 Personen- und 53 Güterwagen, während am 31. Dezember sich 29 Lokomotiven, 29 Personen- und 36 Güterwagen in Reparatur befanden.

Außer diesen Reparaturen wurden noch spezielle Arbeiten ausgeführt, wie: Anfertigung aller Art Reservestücke für Lokomotiven und Wagen, Anbringen der zweiteiligen Metallkupplungen für Dampfheizung an 34 Lokomotiven und 172 Wagen; Ersatz der alten Führerbremsventile Nr. 23 durch solche mit Ausgleichvorrichtung

Nr. 4 und mit Druckregler an 46 Lokomotiven; Anbringen der Langerschen Rauchverzehrapparate an 20 Lokomotiven; Anbringen von Lufteinlaßventilen nach System Ricour an 14 Lokomotiven; Ausrüsten von 6 C Wagen mit Ofenheizung; Anfertigung von Materialien wie: Rotgußmuttern, Komposition, Dichtungslinsen, Stangenrotguß, Rotgußröhren, Plomben ꝛc. 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 88 Mann
„ 31. Dezember 91 „

und wechselte das Jahr hindurch zwischen 88—97 Mann.

Auf die drei Depots verteilt, ergeben sich folgende Zahlen:

	Erstfeld:	Biasca:	Bellinzona:
Vorarbeiter	0—2	1	1
Schlosser	23—30	11—14	11
Dreher	1	—	—
Kesselschmiede	1	—	—
Spengler	1	—	—
Schmiede und Zuschläger	1	—	—
Schreiner	1	—	—
Lehrlinge	5—7	2—3	—
Dampfmaschinenheizer	1	—	—
Handlanger	10—11	4—6	8—9

2. Gasanstalt.

Die Mischgasanstalt in Bellinzona produzierte im Berichtsjahre		53,761,800 m³ Gas
Die Vorräte betrugen am 1. Januar 1903		333,600 „ „
Total		54,095,400 m³ Gas
Hiervon wurden abgegeben:		
an Wagen der Gotthardbahn	33,512,929	
„ „ fremder Verwaltungen	18,185,554	
		51,698,483 m³ Gas
Gasverlust im Jahre 1903		2,022,917 „ „
Gasvorrat am 1. Januar 1904		374,000 „ „
Total wie oben		54,095,400 m³ Gas

Der Gaspreis stellte sich im Berichtsjahre:

per produzierten m³ Gas auf Fr. 1. 443
„ nutzbaren „ „ „ „ 1. 50

G. Personaletat.

Stand im Durchschnitt des Jahres.

1. Allgemeine Verwaltung.

	1903		1902	
Sekretariat und Kanzlei der Direktion (inklusive 2 Übersetzer)	16		15	
Archivariat	3		3	
Bureau der Rechnungsrevision	7		7	
Buchhaltungsbureau	6		6	
Hauptkasse	6		6	
Kommerzielles Bureau	15		15	
Kommerzielle Agenten	2		2	
Betriebskontrolle und statistisches Bureau	43		43	
Reklamationsbureau (zugleich Rechtsbureau)	4		4	
Telegrapheninspektion und Telegraphisten	4		3	
Abwartpersonal	8		8	
Buchbinderei, lithographische Anstalt, Hauswart und Heizer	8		8	
Materialverwaltung (inkl. Lebensmittelmagazin)	31		28	
Materialverwaltung: Arbeiter 2c. in den Magazinen und im Lebensmittelmagazin	16		18	
Privatschulen der Gotthardbahn: Lehrer und Lehrerinnen	11		11	
		180		177

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Oberingenieur und Centralbureau	21		21	
Bahningenieure und deren Bureaux	17		15	
Bahnmeister und Aufseher	25		25	
Vorarbeiter, Bahnmeister- und Vorarbeiter-Gehülfen	45		45	
Streckenwärter	104		104	
Ständige Bahnarbeiter und Nachtwärter	182		162	
Barrierenwärterinnen	121		122	
Verschiedene Angestellte	8		8	
Arbeiter im Taglohn	512		522	
		1035		1024

3. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.

Oberbetriebsinspektor und Bureau desselben	16		14	
Wagenkontrolle	11		11	
Betriebsinspektion	1		1	
Repräsentant der G. B., Luino	1		1	
Lagerhausverwalter, Brunnen	1		1	
Billetdrucker	1		1	
Bahnhofvorstände	8		8	
Stationsvorstände	36		36	
Übertrag	75	1215	73	1201

	1903		1902	
Übertrag	75	1215	73	1201
Souschefs	18		13	
Stationsgehülfen	82		75	
Einnehmer	12		12	
Gepäckexpedienten	7		7	
Ambulante Stellvertreter	16		16	
Telegraphisten	23		20	
Wagenkontrolleure	27		24	
Vorstände der Güterexpeditionen Chiasso und Luino	2			
Stellvertreter derselben; ferner Rechnungsführer, Güterkassier, I. Zolldeklarant in Chiasso und Luino und Stellvertreter des Lagerhaus-Verwalters	8		70	
Vorstände der Güterexpeditionen Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano und Locarno (incl. Petrol-Expedition Goldau)	6			
Güterexpeditionsgehülfen	58			
Güterschaffner	23		22	
Rangiermeister	12		12	
Rangiermeister-Gehülfen	5		5	
Portiers	10		9	
Volontäre	50		27	
Stationswärter	137		135	
Rangiervorarbeiter, definitiv	6			
Gütervorarbeiter, "	12		58	
Manövristen, "	36			
Stationsarbeiter, "	39			
" mit Taglohn	201		219	
Beleuchtungswärter	7		7	
Ober-Zugführer	2		2	
Zugführer	71		64	
Kondukteure	115		114	
Schlafwagendiener	3		3	
Bremser	172		150	
		1235		1137

4. Maschinendienst.

Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (inkl. 1 provisorisch. Bureaugehülfe)	18		18	
Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal (inkl. 2 prov. Bureaugehülfen, 3 Ausläufer und 1 Wartefrau)	26		24	
Lokomotivführer	137		129	
Lokomotivheizer	140		135	
Übertrag	321	2450	306	2338

	1903		1902	
Übertrag	321	2450	306	2338
Lokomotivheizer, provisorisch	34*)		38*)	
Putzermeister	3		3	
Lokomotivputzer	101		96	
Lampisten	4		4	
Wagenaufseher	1		1	
Wagenvisiteure	25		7	
Wagenvisiteure, provisorisch	8		23	
Wagenreiniger, Wagenschmierer und Wagenheizer	40		40	
Aufseher für die elektr. Zugsbeleuchtung	1		1	
Arbeiter der Akkumulatoren-Ladestation	3		3	
		541		522

5. Werkstättendienst.

Zentralwerkstätte.

Werkstättenchef und dessen Bureaupersonal (inkl. 1 provisorischer Bureaugehülfe und 1 Ausläufer)	13		12	
Werkführer (3) und Werkführergehülfen (5)	8		7	
Vorarbeiter	13		15	
Monteure, Gruppenchefs, Schlosser, Dreher, Spengler, Gießer, Schmiede, Schreiner, Glaser, Maler, Sattler, Hobler, Bohrer, Fraiser und Dampfmaschinenheizer	366		306	
Handlanger, Nachtwächter (4) und Magazinarbeiter (1)	121		108	
Lehrlinge	37		34	

In den Werkstätten der Maschinendepots.

Depotchef-Gehülfen für den Werkstättendienst	1		1	
Vorarbeiter	4		3	
Schlosser, Dreher, Schmiede, Spengler, Schreiner und Dampfmaschinenwärter	55		51	
Handlanger (inkl. 1 Ausläufer)	25		23	
Lehrlinge	8		8	
		651		568

6. Gasanstalt.

Gasmeister	1		1	
Gasmeistergehülfen	1		1	
Gasarbeiter	5		5	
		7		7
Total		3649		3435

Rekapitulation.

	1903	1902
Zahl der Betriebsbeamten	2033, per Bahnkilometer 7,36	1860, per Bahnkilometer 6,74
Zahl der Arbeiter im Taglohn	1616, „ „ 5,85	1575, „ „ 5,70
Total	3649, per Bahnkilometer 13,21	3435, per Bahnkilometer 12,44

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