Bahnbetrieb

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **2 (1873)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

VI. Bahnbetrieb.

Die Frage, ob unsere Gesellschaft den Betrieb der Bahnlinie Lugano-Chiasso, bis der große Alpentunnel durchgebrochen und in Folge dessen das ganze Netz der Gotthardbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben sein wird, der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen, welche sich im Besitze der auf Italienischem Gebiete befindlichen Fortsetzung jener Bahnlinie befindet, auf dem Wege eines anzustrebenden Vertrages übertragen oder ob sie diesen Betrieb schon von Anfang an selbst besorgen solle, haben wir, von Erwägungen verschiedener Natur geleitet, in dem letzteren Sinne entschieden.

Da die Tessinischen Thallinien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso am 6. Dezember 1874 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, so haben wir nicht ermangelt, hierauf bezügliche vorbereitende Maßnahmen zu treffen. Einerseits wurden Schritte gethan, um eine zur Leitung des Betriebes geeignete Persönlichkeit zu gewinnen; anderseits wurde ein Tarifbureau, wie wir bereits gemeldet haben, errichtet und mit der Aufstellung der Grundlagen für die Festsetzung der auf den fraglichen Bahnstrecken zu erhebenden Transporttaxen begonnen.

Die Konzessionen für die Tessinischen Thallinien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso enthalten bezüglich der Tarife nur die allgemeine Bestimmung, daß dieselben durch die Gesellschaft festgesetzt werden, jedoch ohne Bewilligung der Kantonsregierung nicht das Maximum derjenigen Tarife überschreiten dürfen, welche auf andern Schweizerischen Bahnen unter analogen Verhältnissen zur Anwendung kommen. Da aber die Maximaltaxen der im Betriebe befindlichen Schweizerischen Bahnen erheblich von einander abweichen, so entstand vorab die Frage, von welchen Taxen ausgegangen werden solle. Wir glaubten nun annehmen zu dürfen, daß es nicht beanstandet werden könne, wenn als Grenze der Taxen, über welche nicht hinausgegangen werden dürfe, die Taxmaxima der bedeutendsten im Betriebe befindlichen Schweizerischen Bahnen, welche noch erheblich unter den Taxen verschiedener anderer Schweizerischen Bahnen stehen, innegehalten werden. Bei der Aufstellung der Taxen im Einzelnen sind wir übrigens mehrfach unter diese Grenze hinuntergegangen. Die Tarife für den Personen- und Gütertransport wurden nach kilometrischen Taxeinheiten und im Wesentlichen unter Anwendung der nachfolgenden Normen und Grundsätze aufgestellt. Den Personentransport vorerst anlangend wurde eine Normaltaxe von 10 Cts. pro Kilometer Bahnlänge für Reisende I. Klasse, eine solche von 7 Cts. für Reisende II. Klasse und endlich eine Normaltaxe von 5 Cts. für Reisende III. Klasse festgesetzt. Für Kinder unter 10 Jahren soll die Normaltaxe nur die Hälfte betragen. Es sind sodann Billete für Hin- und Rückfahrt auszugeben, welche für 3 Tage gültig sein und gegenüber der Normaltaxe eine Ermäßigung von 30—40 % genießen sollen. Endlich haben auch Abonnementsbillete mit einem noch weiter gehenden Rabatte, und zwar nach dem Abonnementssysteme der Schweizerischen Nordostbahn Anwendung zu finden. Für den Gepäcktransport, worunter kleines Handgepäck, das kostenfrei zu befördern ist, nicht verstanden sein soll, beträgt die Taxe 2½ Cts. pro Zentner und Kilometer. Für den Transport von lebenden Thieren, von Geld, von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen sollen die Taxen nach dem einheitlichen Tarife der übrigen Schweizerischen Bahnen, unter Zurückführung auf kilometrische Taxen und mit Weglassung der sich hiebei ergebenden Bruchzahlen, bestimmt werden. Der Tarif für den Waarentransport endlich ist im Wesent-

lichen ebenfalls in Uebereinstimmung mit demjenigen der bedeutendsten im Betriebe befindlichen Schweizerischen Bahnen aufzustellen. Dabei soll die Frage, ob dem Gütertarife das gegenwärtig in der Schweiz bestehende Klassifikationssystem oder das sogenannte Wagenraumsystem zu Grunde zu legen sei, als eine noch offene betrachtet werden.

Die in dem internationalen Vertrage betreffend die Gotthardbahn enthaltenen Vorschriften hinsichtlich der Taxen für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt, sowie bezüglich der Anwendung von Zuschlagstaxen bei Steigungen über 15 ‰ schienen uns zur Zeit noch nicht Platz greifen zu sollen, da sie offenbar erst von dem Zeitpunkte an Geltung zu erhalten bestimmt sind, in welchem der große Alpentunnel vollendet und in Folge dessen das ganze Netz der Gotthardbahn dem Betriebe übergeben sein wird.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung vollkommener Hochachtung.

Luzern, den 8. Juni 1874.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Feer-Herzog.

Der Sekretär:

Schweizer.