

Bahnbetrieb

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **3 (1874)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

von einem Steine am Kopfe tödtlich getroffen und ein dritter starb am Tetanus in Folge einer Quetschung der großen Zehe, welche zwischen die Puffer zweier Kollwagen gerathen war.

Ueber die Einrichtungen, welche bei unserer Unternehmung hinsichtlich der Unterstützung der bei dem Baue beschäftigten Arbeiter in Krankheits- und Unglücksfällen bestehen, haben wir in unserm letzten Geschäftsberichte sehr einläßliche Mittheilungen gemacht. Wir können daher hier lediglich auf dieselben verweisen, indem wir beifügen, daß die im Laufe des Berichtsjahres gemachten Erfahrungen die Zweckmäßigkeit der getroffenen Einrichtungen bewiesen haben.

VI. Bahnbetrieb.

Wir waren schon weiter oben zu erwähnen im Falle, daß die Bahnstrecken Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso am 6. Dezember und die Bahnstrecke Bellinzona-Locarno am 20. Dezember 1874 dem Betriebe übergeben wurden.

Wie der erste Geschäftsbericht und die erste Jahresrechnung, welche wir Ihnen vorzulegen die Ehre hatten, den Zeitraum vom 6. Dezember 1871, dem Tage der Konstituierung der Gesellschaft, bis zum 31. Dezember 1872 umfaßten, weil es ungeeignet gewesen wäre, in alleiniger Rücksichtnahme auf das bürgerliche Jahr einen besondern Geschäftsbericht und eine besondere Rechnung für die kurze Spanne Zeit vom 6. bis 31. Dezember 1871 anzufertigen, so soll auch, wie wir bereits anzuführen Gelegenheit hatten, die erste Jahresrechnung für den Betrieb der Gotthardbahn sich über den Zeitraum vom 6., beziehungsweise 20. Dezember 1874, den Tagen der Eröffnung der mehrbezeichneten Tessinischen Thalbahnen, bis zum 31. Dezember 1875 erstrecken. Aus demselben Grunde glauben wir die Berichterstattung über den Betrieb dieser Bahnen vom 6., beziehungsweise 20. bis 31. Dezember 1874 dem nächsten, das Jahr 1875 beschlagenden Geschäftsberichte überlassen zu sollen. Wir werden somit hier nur der Vorbereitungen für die Eröffnung des Betriebes, welche in das Berichtsjahr fallen, zu gedenken haben.

Nachdem wir die leitenden Grundsätze, welche bei Aufstellung der Tarife als Richtschnur befolgt werden sollen, größtentheils bereits im Vorjahre, wie Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt wurde, festgesetzt hatten, wurden im Berichtsjahre vorab die Tarife für die Beförderung von Personen (einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt, Fahrten im Abonnement, Fahrten von Gesellschaften und Schulen und Fahrten zu den Tagen des Arbeitertarifes) sowie die Tarife für den Transport von Reisegepäck, von lebenden Thieren und von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im Einzelnen ausgearbeitet. Hinsichtlich der Tarife für die Beförderung von Personen ist hervorzuheben, daß die Ermäßigung für die Hin- und Rückfahrtsbillete, welche in unserm letzten Geschäftsberichte auf 30—40 % beziffert war, mittlerweile auf 30 % der doppelten Normaltage für die einfache Fahrt festgesetzt wurde. Abonnementkarten werden nur auf bestimmte Namen lautend ausgegeben und sie berechtigen entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt auf einer bestimmten Strecke oder aber zu einer beschränkten Anzahl von Fahrten während einer bestimmten Zeitdauer. Von den Karten der erstern Kategorie werden an Schüler zum Zwecke des Schulbesuches besondere Schülerabonnementskarten verabfolgt. Der Tarif für Arbeiterbillete ist speziell für die in Fabriken, industriellen Etablissements

und auf analoge Weise beschäftigten Arbeiter bestimmt, und es ist der dabei auf den normalen Tagen gewährte Rabatt von der Summe abhängig, für welche eine Firma während eines Jahres Arbeiterbillete bezieht. Was schließlich den Tarif für den Transport von Gütern anbelangt, so legten wir demselben die im internen Verkehre der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen unter sich sowie in ihrem direkten Verkehre mit den übrigen Schweizerischen Eisenbahnen zur Anwendung kommende Waarenklassifikation zu Grunde. In derselben ist der Grundsatz durchgeführt, daß mit Ausnahme derjenigen Güter, welche der ersten Normalklasse zugewiesen sind, sämmtlichen Waaren, wenn sie in Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm zur Aufgabe gelangen, eine nicht unerhebliche Taryreduktion zu Theil wird. Von den 5 Wagenladungsklassen bietet die letzte die billigsten Frachtsätze: sie werden auf einzelne bestimmte Güter angewendet, wenn sie in Quantitäten von mindestens 10,000 Kilogramm pro Wagen zur Aufgabe gelangen. Diese Waarenklassifikation gewährt dem verkehrtreibenden Publikum beträchtliche Erleichterungen und auch die Eisenbahngesellschaften ziehen insofern wesentliche Vortheile daraus, als die Tarermäßigungen meist von einer vollständigeren Ausnutzung des Transportmaterials abhängig gemacht werden. Die einfache Annahme der hier besprochenen Waarenklassifikation schien uns um so mehr angezeigt, als wir die Frage, ob Waarenklassifikations- oder Wagenraumsystem, für noch nicht hinlänglich abgeklärt halten und wir noch abwarten zu sollen glaubten, welche Erfolge die Bestrebungen Deutscher und Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen nach möglicher Ausgleichung und Vereinfachung der Gütertarifsysteme aufzuweisen haben werden. Die Gewichtsangaben in dem Gütertarife beschloßen wir nach dem metrischen Systeme, das wir überhaupt in unserer Verwaltung in Anwendung bringen, stattfinden zu lassen. Bei der Festsetzung der Grundtagen für den Gütertarif endlich mußte in erster Linie die Bestimmung der Konzessionen für die in Betrieb gesetzten Tessinischen Halb bahnen berücksichtigt werden, gemäß welcher ohne Bewilligung der Regierung des Kantons Tessin (nunmehr der Bundesbehörde) das Maximum derjenigen Taxen nicht überschritten werden darf, welche auf andern Schweizerischen Eisenbahnen unter analogen Verhältnissen erhoben werden. Wir sind deshalb in unsern Tarifsätzen nicht über die Tarimaxima der bedeutendsten im Betriebe befindlichen Schweizerischen Eisenbahnen gegangen: vielmehr sind wir in manchen Fällen unter dieser Grenze geblieben und außerdem haben wir in den meisten Klassen bei größern Transportdistanzen entsprechende Ermäßigungen eintreten lassen.

Auch was das Transportreglement und die Transportbestimmungen anbetrifft, haben wir im Allgemeinen die einschlägigen Vorschriften der übrigen Schweizerischen Eisenbahnen angenommen und nur da Aenderungen eintreten lassen, wo sie durch spezielle Verhältnisse als geboten erschienen. Wir sahen uns um so mehr hiezu veranlaßt, als die Erlassung eines für alle Schweizerischen Eisenbahnen verbindlichen Transportreglementes von Seiten des Bundes in Aussicht stehen dürfte.

Noch haben wir der Aufstellung von Bestimmungen über die Lagerung von Rohmaterialien auf den Bahnhöfen, über Normalgewichtssätze und Probewägungen sowie über die Lagerung, die Abwägung und das Auf- und Abladen der Güter zu erwähnen, bei denen wir uns ebenfalls im Wesentlichen an die bei der Mehrzahl der Schweizerischen Bahnverwaltungen geltenden Vorschriften ange-schlossen haben.

Den hier besprochenen Tarifen, tarifartigen Bestimmungen und reglementarischen Vorschriften hat der Bundesrath seine Genehmigung erteilt, soweit es derselben bedurfte.

Die von uns erlassenen Polizeivorschriften zum Schutze des Betriebes der Eisenbahn auf Tessinischem Gebiete haben unter dem 23. November 1874 die Genehmigung des Staatsrathes von Tessin erhalten.

Die Signalordnung für die Schweizerischen Eisenbahnen, welche der Bundesrath unter dem 7.

September 1874 erlassen hat, wurde schon bei Eröffnung des Betriebes der drei Tessinischen Thalbahnen in vollem Umfange in Vollzug gesetzt.

Wir haben successive folgende auf den Bahnbetrieb bezügliche Vorschriften und Instruktionen theils in definitiver, theils in provisorischer Weise erlassen: Allgemeine Bestimmungen für die Angestellten des Betriebsdienstes, eine allgemeine Instruktion für den Betriebsdienst, spezielle Instruktionen für die Betriebsinspektoren, für den Obertelegraphisten und die Telegraphisten, für die Einnehmer, Gepäckerpedienten, Güterexpedienten und Güterschaffner, für das Zugspersonal und die Wagenmeister, für die Bahnmeister, Wärter, Portiers und Nachtwächter, für die Lokomotivführer und Heizer, für die Werkstättenarbeiter, endlich betreffend die Materialbezüge, die Materialverwendung und für die Magaziniers. Da, wie bereits oben angegeben, die Unterhaltung der dem Betriebe übergebenen Tessinischen Thalbahnen während des ersten Jahres noch von der Baubehörde besorgt werden soll, so wurde das Verhältniß der mit der Bahnunterhaltung betrauten Ingenieure zu den Beamten und Angestellten der Betriebsverwaltung geordnet. Gleichzeitig wurden auch die nöthigen Vorschriften über die Zahl und Begrenzung der Bahnmeister- und Bahnwärterbezirke aufgestellt.

Im Weitern wurden der Etat des Personales des eigentlichen Betriebsdienstes sowie der für dasselbe in Aussicht zu nehmenden Befordungen und Rationsleistungen aufgestellt und betreffend die Benützung der Dienstwohnungen, die Nebenbezüge des Maschinen- und Zugspersonales, die Entschädigung für Umzugskosten etc. begleitende Schlußnahmen gefaßt.

Im Herbst des Berichtsjahres erfolgte die Ernennung des gesammten Personales des Betriebes, soweit sie nicht schon früher geschehen war. Bei der Ernennung der Zugführer, Kondukteure, Lokomotivführer und Heizer wurde darauf gesehen, daß die Gewählten der drei Landessprachen mächtig seien und sich bereits im Dienste anderer Bahnen als tüchtig und zuverlässig bewährt haben. Da ein Theil des ernannten Personales die für die Ausübung des Dienstes erforderlichen Kenntnisse noch nicht in vollem Umfange besaß, so wurden die in diesem Falle sich befindenden Angestellten zunächst in einen Instruktionskurs einberufen, in welchem ihnen unter der Leitung des Betriebschefs der nöthige Unterricht erteilt wurde. Hierauf wurden sie noch zum Zwecke ihrer Einführung in den praktischen Dienst während einer Anzahl von Wochen als Volontäre auf geeigneten Stationen der Nordostbahn, der Centralbahn und der Jura-Bern-Bahn, deren Direktionen in verdankenswerther Weise dazu Hand boten, bethätigt. Am 2. Dezember wurde das gesammte Personal des eigentlichen Betriebsdienstes nach Anordnung des Justiz- und Polizeidepartementes des Kantons Tessin beeidigt.

Es wurde auch ein Etat der sämmtlichen für den Bahnbetrieb zu beschaffenden Materialvorräthe aufgestellt und über den Umfang der zu machenden Anschaffungen die nöthigen Beschlüsse gefaßt. Die bestellten Vorräthe wurden rechtzeitig angeliefert und provisorisch magazinirt. Von Steinkohlen wurde zunächst ein für 6 Monate ausreichender Vorrath von Cardiff- und Newcastle-Kohlen beschafft. Ueber die Leistungsfähigkeit beider Sorten sind genaue Proben angestellt worden.

Die Aufstellung des ersten Fahrtenplanes für die in Betrieb zu setzenden Linien war mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden. Obgleich einzelne Theile des Gotthardbahnnetzes bereits dem Betriebe übergeben sind, ist es zur Zeit noch außerordentlich schwierig, einen Fahrtenplan für die Gotthardroute aufzustellen, welcher den Charakter dieser Route als einer internationalen Verkehrslinie zur Geltung zu bringen vermöchte. Die Wechselfälle, mit welchen das Ueberschreiten des Gotthardpasses namentlich im Winter verbunden ist, sowie das so häufig vorkommende Umsteigen zwischen Dampfboot, Postwagen und Eisenbahn und die daran geknüpften Zeitverluste und anderweitigen Inkonvenienzen stellen der Lösung dieser Aufgabe große Hindernisse entgegen. Trägt aber der Fahrtenplan dem durchgehenden Verkehre alle unter den gegebenen Verhältnissen thunliche Rechnung, so steht hinwieder zu befürchten, daß er den Anforderungen des Lokalverkehres, der, so lange die Tessini-

sehen Thalbahnen noch isolirt sind, die größte Rolle auf denselben zu spielen berufen ist, nicht hinlänglich entsprechen. Der schließlich von uns aufgestellte Fahrtenplan, gegen welchen auch der Bundesrath, beziehungsweise die beteiligten Departemente desselben keine Einwendung mehr erhoben, hat sich im Ganzen als zweckmäßig bewährt. Nach demselben verkehrten auf den sämtlichen Bahnlinien in jeder Richtung je 3 Personen- und 1 gemischter, also im Ganzen je 4 Züge.

Wir schließen unsere Berichterstattung mit der Versicherung vollkommener Hochachtung.

Luzern, den 14. Juni 1875.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Dr. A. Gschler.

Der erste Sekretär:

Schweizer.

Namens des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn,

Der Präsident:

Ferr-herzog.

Der Sekretär:

Schweizer.