Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 3 (1874)

Rubrik: Bahnbetrieb

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

## 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 27.11.2025** 

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

von einem Steine am Kopfe tödtlich getroffen und ein dritter ftarb am Tetanus in Folge einer Quetschung der großen Zehe, welche zwischen die Buffer zweier Rollwagen 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 sediglich 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 Bahnstreden Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso am 6. Dezember und die Bahnstrede 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, dis 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. dis 31. Dezember 1871 anzusertigen, so soll auch, wie wir bereits anzusühren 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, dis zum 31. Dezember 1875 erstrecken. Aus demsselben Grunde glauben wir die Berichterstattung über den Betrieb dieser Bahnen vom 6., beziehungsweise 20. dis 31. Dezember 1874 dem nächsten, das Jahr 1875 beschlagenden Geschäftsberichte überlassen zu sollen. Wir werden somit hier nur der Vor der eit ungen für die Eröffnung des Betriebes, welche in das Berichtsjahr fallen, zu gedenken haben.

Nachdem wir die leitenden Grundsäte, welche bei Aufstellung der Tarife als Richtschnur befolgt werden sollen, größtentheils bereits im Borjahre, wie Ihnen in unserm letten Geschäftsberichte mitgetheilt wurde, festgesetht hatten, wurden im Berichtsjahre vorab die Tarise für die Beförderung von Personen (einfache Fahrt, Hin= und Rücksahrt, Fahrten im Abonnement, Fahrten von Gesellschaften und Schulen und Fahrten zu den Tagen des Arbeitertarises) sowie die Tarise für den Transport von Reisegepäck, von lebenden Thieren und von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im Einzelnen ausgearbeitet. Hinsichtlich der Tarise für die Beförderung von Personen ist hervorzuheben, daß die Ermäßigung für die Hin= und Rücksahrtsbillete, welche in unserm letten Geschäftsberichte auf 30—40 % bezissert war, mittlerweile auf 30 % der doppelten Normaltage für die einfache Fahrt sestigen entweder zu einer täglichen Hin= und Rücksahrt auf einer bestimmten Ctrecke oder aber zu einer beschigen entweder zu einer täglichen Hin= und Rücksahrt auf einer bestimmten Strecke oder aber zu einer beschigen anschl von Fahrten während einer bestimmten Zeitdauer. Bon den Karten der erstern Kategorie werden an Schüler zum Zwecke des Schulbesuches besondere Schülerabonnementsfarten verabsolgt. Der Taris für Arbeiterbillete ist speziell für die in Fabrisen, industriellen Etablissementen

und auf analoge Weise beschäftigten Arbeiter bestimmt, und es ist der dabei auf den normalen Taxen gewährte Rabatt von der Summe abhängig, für welche eine Firma mährend eines Jahres Arbeiterbillete bezieht. Was schließlich den Tarif für den Transport von Gütern anbelangt, so legten wir demselben die im internen Berkehre der Schweizerischen Nordostbahn und der Bereinigten Schweizerbahnen unter sich sowie in ihrem direkten Berkehre mit den übrigen Schweizerischen Eisenbahnen zur Anwendung kommende Waaren= tlassifitation zu Grunde. In derselben ist der Grundsatz durchgeführt, daß mit Ausnahme derjenigen Güter, welche der ersten Normalklaffe zugewiesen sind, fammklichen Waaren, wenn fie in Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm zur Aufgabe gelangen, eine nicht unerhebliche Tagreduktion zu Theil wird. Bon den 5 Wagenladungsklassen bietet die lette die billigsten Frachtsäte: sie werden auf einzelne bestimmte Güter angewendet, wenn fie in Quantitäten von mindestens 10,000 Kilogramm pro Bagen zur Aufgabe gelangen. Diese Bagren= klassifikation gewährt dem verkehrtreibenden Bublikum beträcktliche Erleichterungen und auch die Eisenbahn= gesellichaften ziehen insofern wesentliche Bortheile baraus, als bie Tagermäßigungen meift von einer vollständigern Ausnutung des Transportmateriales abhängig gemacht werden. Die einfache Annahme der hier besprochenen Waarenklassifikation schien und um so mehr angezeigt, als wir die Frage, ob Waarenklassifikations= oder Wagenraumspstem, für noch nicht hinlänglich abgeklärt halten und wir noch abwarten zu sollen glaubten, welche Erfolge die Bestrebungen Deutscher und Schweizerischer Gisenbahnverwaltungen nach möglichster Ausgleichung und Bereinfachung ber Gütertarifinsteme aufzuweisen haben werden. Die Gewichtsangaben in dem Gütertarife beichloffen wir nach dem metrischen Spfteme, das wir überhaupt in unserer Berwaltung in Anwendung bringen, stattfinden zu laffen. Bei der Festsegung der Grundtagen für den Gutertarif endlich mußte in erster Linie bie Bestimmung der Konzessionen für die in Betrieb gesetzten Tessinischen Thalbahnen berudfichtigt werden, gemäß welcher ohne Bewilligung der Regierung des Kantons Teffin (nunmehr der Bundesbehörde) das Maximum berjenigen Taxen nicht überschritten werden barf, welche auf andern Schweizerischen Eisenbahnen unter analogen Berhältniffen erhoben werden. Wir find deshalb in unsern Taxsaken nicht über die Taxmaxima der bedeutenosten im Betriebe befindlichen Schweizerischen Gisenbahnen gegangen: vielmehr sind wir in manchen Fällen unter biefer Grenze geblieben und außerdem haben wir in den meiften Rlaffen bei größern Transportdiftangen entsprechende Ermäßigungen eintreten laffen.

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 Erlassunge 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 Normalgewichtssäße 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 angesschlossen haben.

Den hier besprochenen Tarifen, tarifartigen Bestimmungen und reglementarischen Vorschriften hat der Bundesrath seine Genehmigung ertheilt, 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 Schweizerijden Gijenbahnen, welche der Bundegrath unter dem 7.

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

Wir haben successive folgende auf den Bahnbetrieb bezügliche Vorschriften und Instruktion en theils in definitiver, theils in provisorischer Weise erlassen: Allgemeine Bestimmungen für die Angestellten des Betriebsdienstes, eine allgemeine Instruktion für den Betriebsdienst, spezielle Instruktionen sür die Betriebsdiensten, für den Obertelegraphisten und die Telegraphisten, für die Einnehmer, Gepäckeppedienten, Güterexpedienten und Güterschaffner, für das Zugspersonal und die Wagenmeister, für die Bahnmeister, Wärter, Portiers und Nachtwächter, für die Lokomotivsührer und Heizer, für die Werkstättenarbeiter, endlich betressend 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 Bauverwaltung besorgt werden soll, so wurde das Berhältniß der mit der Bahnunterhaltung betrauten Insgenieure zu den Beamteten 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 Besoldungen und Kautionsleistungen aufgestellt und betreffend die Benutzung der Dienstwohnungen, die Nebenbezüge des Maschinen= und Zugspersonales, die Entschädigung für Umzugskosten 2c. wegleitende Schlußnahmen gefaßt.

Im Herbste des Berichtsjahres erfolgte die Ernennung des gesammten Personales des des Betriebscheffen war. Bei der Ernennung der Zugführer, Kondukteure, Lokomotivführer und Heizer wurde darauf gesehen, daß die Gewählten der drei Landessprachen mächtig seien und sich bereiks 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 besindenden Angestellten zunächst in einen Instruktionskurs einberufen, in welchem ihnen unter der Leitung des Betriebschefs der nöthige Unterricht ertheilt wurde. Hierauf wurden sie noch zum Zweckeihrer Einsührung 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 Betriebscheinstes 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 Borräthe wurden rechtzeitig angeliefert und provisorisch magazinirt. Bon Steinkohlen wurde zunächst ein für 6 Monate ausreichender Borrath von Cardisse und Newcastle-Rohlen beschafft. Ueber die Leistungsfähigkeit beider Sorten sind genaue Proben angestellt worden.

Die Aufstellung des ersten Fahrt enplanes für die in Betrieb zu setzenden Linien war mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden. Obgleich einzelne Theile des Gotthardbahnnehes bereits dem Betriebe übergeben sind, ift es zur Zeit noch außerordentlich schwierig, einen Fahrtenplan für die Gotthardroute aufzustellen, welcher den Charakter dieser Route als einer internationalen Berkehrslinie zur Geltung zu bringen vermöchte. Die Bechselfälle, mit welchen das Ueberschreiten des Gotthardpasses namentlich im Winter verbunden ist, sowie das so häusig vorkommende Umsteigen zwischen Dampsboot, Postwagen und Sisenbahn 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 Rechsnung, so steht hinwieder zu befürchten, daß er den Ansorderungen des Lokalverkehres, der, so lange die Tesssini=

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

Wir ichließen unsere Berichterstattung mit der Berficherung vollkommener Hochachtung.

Quzern, ben 14. Juni 1875.

Namens der Direktion der Botthardbahn,

Namens des Verwaltungsrathes der Botthardbahn,

Der Prafident:

Dr. A. Eicher.

Der erfte Sefretar:

Shweizer.

Der Prafident:

Feer : Bergog.

Der Sefretar:

Someizer.