

Gotthard

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 21

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2151>

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.

Gotthard. Tessinische Thallinien. (Corr.) Auf den 17. d. wird Hr. Gotthardinspector Koller hier eintreffen, um Stück für Stück die Collaudation der Tessinischen Thallbahnen vorzunehmen, indem von nunhin bis zum 6. December die Bahn zweifelsohne vollständig betriebsfähig hergestellt werden wird, trotz der Schwierigkeiten, welche diesen vertragsgemässen Abschluss durch ungünstige Verhältnisse und durch Chicane der „Alta Italia“ in letzter Zeit entgegen getreten sind. Die Eröffnung wird am 6. December ohne öffentliche Festlichkeit stattfinden. Fertig gebaut wird der Bahnkörper alsdann noch nicht sein, aber wenigstens ein Geleise dem Betriebe übergeben werden können, und mehr fordert die Concession nicht. Die grösseren Dammbauten, Einschnitte, Tunnelausweitungen u. s. w. für das zweite Geleise werden alsdann beförderlichst während des Betriebes mit einem Geleise ausgeführt werden. — Es verdient der Erwähnung, dass die „Alta Italia“ diesem Resultat der concessionsgemässen Eröffnung allerlei Schwierigkeiten in den Weg legte, namentlich mittelst schleppender Beförderung des hiefür nothwendigen Bau- und Transportmaterials, welches fast ohne Ausnahme über den Brenner nach dem Tessin befördert werden musste. Die Strecke Chiasso-Camerlata ist natürlich, wie schon längst vorausgesehen, am 6. December nicht vollendet, ja wird wahrscheinlich nicht einmal im Laufe des folgenden Jahres vollendet werden. Die Ausrede der „Alta Italia“, dass sie die genannte Strecke nur bis zum Zeitpunkte der Vollendung beider Geleise der tessinischen Bahnen dem Verkehr übergeben müsse, widerspricht der deutlichen Vertragsbestimmung, worin der 6. Dec. ausdrücklich auch hiefür als Vertragstermin genannt ist. Ebensovien stichhaltig ist eine zweite Ausrede, dass die internationale Station in Chiasso noch nicht errichtet sei, denn eine provisorische Installation derselben, wie sie nun stattgefunden, widerspricht dem Verträge nicht und übt auch keinen hindernden Einfluss; ja umgekehrt wäre eine definitive, umfassende Organisation eine unnütze Geldverschwendung gewesen, solange nicht der Verkehr über den Gotthard mit Vollendung des grossen Tunnels oder wenigstens des Tunnels durch den Monte Cenere jenen Umfang an Waarentransport angenommen haben wird, welcher der internationalen Station (Zollstation) erst Wirkung und Bedeutung gibt. Den Verkehr zwischen Chiasso und Camerlata wird die eidgen. Post nicht mehr führen, da alle bezüglichen Unterhandlungen zu keinem für die Schweiz annehmbaren Resultat gelangen wollten; einzig einen Postkurs wird sie noch aufrecht erhalten (Nachkurs) und ferner je einen Conducteur mit den Briefsäcken nach Camerlata entsenden, um wenigstens diese eine Garantie für richtige Beförderung der schweiz. Postsendungen zu haben. Aller andere Verkehr wird aber Privatunternehmungen übergeben werden. — Es heisst auch, dass die „Alta Italia“ einige von den Schnellzügen, welche bisher über Mailand-Genua mit der schweiz. Postverbindung correspondirten, wolle eingehen lassen. Leider lassen gegenüber diesen Plackereien sich keine Schritte mit Erfolg erheben, da die italienische Regierung der „Alta Italia“ gegenüber so machtlos dazustehen scheint, als die schweizerischen Bestrebungen.

Derendingen. Gegenüber der Klage, als ob die Schweiz. Centralbahn für die Strecke Solothurn-Derendingen eine zu hohe Fahrtaxe einfordere, erhalten wir die Berichtigung, dass allerdings früher die Distanz zwischen Mitte Aufnahmegebäude Solothurn und Mitte Wärterhaus Derendingen, wo früher die Billetaussgabe stattfand, 3909 Meter betrug; — dass aber, nachdem die Billetaussgabe in den Güterschuppen verlegt wurde, die Distanz bis zur Mitte des Aufnahmegebäudes Solothurn nunmehr 4016 Meter beträgt. Bei Ausarbeitung des neuen Distanzenzeigers der Centralbahn, nach welchem die neuen auf Grundlage der Vorschriften der sogenannten Normalconcession gebildeten Taxen für den Personalverkehr berechnet wurden, nahm man die Distanz von Mitte des projectirten neuen Aufnahmegebäudes als maassgebend an, und diese Distanz misst 4003 Meter oder abgerundet 5 Kilometer, wonach die Taxen von 35, resp. 25 Centimes ganz gerechtfertigt sind.

Für ein neues Stationsgebäude Derendingen sind allerdings schon seit längerer Zeit die nöthigen Credite ertheilt; die Ausführung wurde aber bis jetzt verschoben, theils weil die Vollendung vieler anderer Bauten dringlicher erschien, theils weil es für passender erachtet wurde, die bevorstehende Einmündung der Emmenthalbahn erst abzuwarten.

Lausanne-Echallens. Recettes du 1 au 10 novembre 1874:

3,203 voyageurs, ...	frs. 1,868. 50
bagages, marchandises, petit bétail, etc.	frs. 205. 20
	frs. 2,073. 70

Du 1er janvier au 31 octobre 1874:

89,489 voyageurs, etc.	frs. 48,949. 05
92,692 voyageurs, etc.	Total général frs. 51,022. 75

Rigibahn. Betriebsergebnisse. October 1874:

Personen ...	2866 1/2 (1873: 2566 1/2)	Ertrag Fr. 13376. 35 (1873: 11694. —)
Gepäck ...	170 1/2 Ctr. (1873: 166 1/2)	„ 235. 60 (1873: 240. —)
Güter ...	20955 1/2 Ctr. (1873: 17507 1/2)	„ 20347. 05 (1873: 16868. 05)
Total ...	...	„ 33959. — (1873: 28803. 50)
Antheil der Rigibahn von Luzern ...	...	28766. 85 (1873: 25975. 80)
„ der Regina montium ...	...	2394. 50
„ der Arther Rigibahn ...	...	2797. 85 (1873: 2827. 70)
Totalergebnisse.	...	...

	1874	1873	Ertrag Fr.	1874	1873
Personen ...	104394	96063	Fr. 467529. 90	Fr. 430442. 25	
Gepäck ...	6867 1/2 Ctr. 7278 Ctr.	...	10367. 30	10300. 90	
Güter ...	189636 Ctr. 86184 Ctr.	...	177472. 90	76775. 15	
Total ...	...	...	655370. 10	517518. 30	
Antheil der Rigibahn von Luzern ...	...	...	574518. 95	462826. 55	
„ der Regina montium ...	...	...	12898. 30	—	
„ der Arther Rigibahn ...	...	...	67952. 85	54691. 75	

Eisenbahnkarte Oesterreichs. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat eine Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen angefertigt und übergibt einen Theil der Auflage dem öffentlichen Verschleiss zum Preise von 4 fl. 20 kr. für das uncolorirte, 6 fl. 50 kr. für das colorirte Exemplar.

Schweiz. Localbahnen. Der Secretär des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, Leonhardt, schreibt in dem Bericht über die neuliche Excursion dieses Vereines in die Schweiz Folgendes:

„Getreu dem Sparsamkeitsprincip arbeitet die Gesellschaft mit einem wahrhaft bewundernswerthen kleinen Ingenieur-Personal; allein Herr Oberingenieur Fierz hat es verstanden, sich unter guten Ingenieuren die besten herauszusuchen, und diese Herren werden nicht nur glänzend honorirt, sondern auch von ihrem einzigen Vorgesetzten wahrhaft kameradschaftlich behandelt. Dafür arbeitet aber auch Jeder mit einer Lust und Freude, dass man unwillkürlich selbst seine Freude darüber haben muss. Und dass sich bei diesem Principe die Gesellschaft am allerwenigsten zu beklagen hat, das ist mir an diesem Vormittage zur vollsten Gewissheit geworden.“

Wir unterschreiben diess Urtheil in vollkommenem Einverständniss, und gewiss wird Jeder, der mit dem Personal der Localbahnen in Berührung kommt, bald einen freundlichen Gegensatz im gegenseitigen Verhältniss derselben zu dem auf andern derartigen Anstalten herrschenden Geist erkennen. Wir schreiben diess nicht zu besonderm Lob des Personals der Localbahnen; wer thut, was sich gehört, verdient desswegen noch kein Lob. Wir schreiben diess nur, um zu constatiren, dass eine solche Unternehmung auch geführt werden kann, und gut geführt werden kann, ohne jene brutale Rohheit in Behandlung der untern Angestellten, ohne jenes System der Spionage und Denunziation, ohne jenes den Zeiten des Corporalstockes entlehnte sich Wälzen im Gefühl seiner Macht, wie es anderswo der Fall ist. Es ist mit einem Unternehmen schon schlimm bestellt, wenn kein einziger seiner Angestellten ein gutes Wort über die Verwaltung zu sagen weiss, und die Meisten, aber nur unter vier Augen, sich über die Verwaltung und das System in einer Weise ausdrücken, die ein nur zu deutlicher Aufschrei des täglich auf schreiende Weise mit Füßen getretenen Ehrgefühls ist — und solche Unternehmen gibt es in der Schweiz. Dass aber schliesslich unter einem solchen System Publikum und Actionäre am meisten leiden, ist klar, und darum eine öffentliche Mahnung wohl gerechtfertigt.

System Wetli. In dem eben erwähnten Reisebrief berichtet Herr Leonhardt über das System Wetli wie folgt:

Das Wetli'sche System der Schraubenbahn ist bekannt, und macht der seltsame Oberbau auf eine so lange Strecke einen eigenthümlichen Eindruck. Weiter auf dieses System einzugehen, versage ich mir ungenir mit Rücksicht auf die von unserm anwesenden Collegen Oberingenieur Böck und Bauunternehmer Porges bestimmt ausgesprochene Absicht, hierüber dem Vereine im Laufe dieses Winters eingehende Mittheilungen zu machen.

Etwas aber muss ich doch hier zum Ausdruck bringen, und zwar mein lebhaftestes Bedauern in zweifacher Hinsicht:

1. Darüber, dass Freund und ich uns in der letzten Sitzung des Reise-Comités von der Eloquenz eines Zahnradmannes haben überreden lassen, den Besuch dieser Schraubenbahn aus dem officiellen Programm wieder zu streichen, und 2. darüber, dass Herr Wetli mit seiner Idee bei der Anfertigung der betreffenden Locomotive so wenig Entgegenkommen gefunden hat. Die Maschine, an der bisher die Versuche so kläglich gescheitert sind, da ihr nach einer Fahrt von 300 Meter regelmässig der Athem ausgegangen ist und die dem Erfinder doch eigentlich hilfreich zur Seite stehen sollte, ist ein wahres Monstrum von Schwerfälligkeit und primitiver Ausführung.

Bund und Cantone.

Bundesrath. 9. Nov. Auf eine Eingabe der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, welche darauf abstellt, dass die mit Bundesbeschluss vom 10. October letzthin gewährte Erneuerung der Zollbegünstigungen für Schienen, die für die erste Anlage einer concedirten Eisenbahn bestimmt sind, auch auf die Zahnstangen ausgedehnt werde, die zum Bau der von genannten Gesellschaft erstellten Bahnen Verwendung finde, ist von Seite des Bundesrathes ein ablehnender Bescheid erfolgt, indem der besagte Beschluss nur von Schienen spreche, und der Bundesrath demselben nicht eine weitergehende Auslegung geben könne.

Vom 11. November. Auf den bezüglichen Bericht und Antrag des Eisenbahndepartements hat der Bundesrath die Pläne für die Bauausführung genehmigt: