

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 2 (1873)
Rubrik: Bahnbetrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

VI. Bahnbetrieb.

Die Frage, ob unsere Gesellschaft den Betrieb der Bahnlinie Lugano=Chiasso, bis der große Apentunnel durchbrochen 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 Abonnementsysteme 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 hierbei 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 Klassifikationsystem 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 Taren für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt, sowie bezüglich der Anwendung von Zuschlagstaren 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-Verzog.

Der Sekretär:
Schweizer.