

Bern, den 31. August 1892.

## Das schweizerische Post- & Eisenbahndepartement

Eisenbahn-Abtheilung

an

den schweizerischen Bundesrath.

N. 1266.

Gegenstand:

G. B.

Winterfahrplan 1892/93.  
Rekurs betr. Zug 58.

Mit Schlussnahme vom 3. Mai d. J. hat der Bundesrath die Gotthardbahn verpflichtet, den Expresszug 58 in Arth-Goldau anhalten zu lassen, behufs Abgabe der mit Bestimmung "Südostbahn und weiter", sowie nach dem "Rigi" anlangenden Reisenden. Im Winterfahrplan 1892/93 ist von der Direktion der Gotthardbahn dieser Halt wieder weggelassen worden, weil die Zahl der Reisenden, welche die Gelegenheit benutzt haben, verschwindend klein gewesen sei und die Zeit, welche der Halt in Anspruch nehme, besser auf die sonst schon gedrängte Fahrt des Zuges verwendet werde. Dagegen haben die Regierung des Kantons Schwyz, sowie die Verwaltungen der Südostbahn und der Arth-Rigi-Bahn Einsprache erhoben und verlangt, dass die Möglichkeit des Umsteigens der Reisenden in Arth-Goldau zum Uebergang auf die unmittelbar anschliessenden Züge der Nachbarbahnen aufrecht erhalten werde. Die geringe Benützung der im Sommer gebotenen Gelegenheit rühre daher, dass der Halt des Expresszuges der Gotthardbahn in den ausländischen Kursbüchern nicht resp. zu spät aufgenommen worden sei; ebenso aber auch von dem Umstand, dass der Expresszug nur I. Klasse führe. Es wurde daher des Weitern gebeten, diesem Zug zum Mindesten von Arth-Goldau aus einen Wagen II. Klasse mitzugeben, damit insbesondere die von der Südostbahn herkommenden Reisenden nicht entweder die hohen Taxen erster Klasse bezahlen, oder dann mit dem nachfolgenden Güterzug fahren müssen, mittelst dessen Luzern erst 7.17 erreicht werden könne, während der Expresszug um 6.00 daselbst anlangt. Ueberhaupt haben sowohl die Regierung von

Schwyz, als die Direktion der Südostbahn auf die höchst ungünstigen Anschlüsse der Gotthardzüge in Arth-Goldau, und darauf aufmerksam gemacht, dass diese nur mit Hilfe der Gotthardbahn verbessert werden können.

Nachdem der Anhalt des Express No. 58 in Arth-Goldau am 3. Mai auf dem Rekurswege vom Bundesrathe verlangt worden ist, und die Verhältnisse sich seither nicht verändert haben, glaubte das Departement dem darauf bezüglichen Gesuche auch für den Winter 1892/93 Folge geben zu sollen, zumal für den Winterfahrplan der Halt in Flüelen wegfällt und also eine verhältnissmässig längere Fahrzeit als im Sommer zu Gebote steht. Ebenso wurde die Gotthardbahn verpflichtet, von Arth-Goldau aus dem Expresszug II. Klasse mitzugeben, weil nicht bezweifelt werden könne, dass darin eine erhebliche Verbesserung für die von der Südostbahn (und resp. vom Rigi) herkommenden Reisenden liege, denen damit Gelegenheit gegeben wäre, gegen Zahlung einer nicht zu sehr über das landesübliche Maass hinausgehenden Taxe so rechtzeitig nach Luzern zu gelangen, um die Anschlusszüge noch benutzen zu können, was bei einer Ankunft erst um 7.17 nicht mehr möglich ist.

Hiegegen erhebt die Direktion der Gotthardbahn Beschwerde und verlangt dieselbe sowohl die Beseitigung des Haltes mit Zug 58 in Arth-Goldau als auch der Verpflichtung, mit diesem Zuge von Arth-Goldau aus II. Klasse zu führen, mit folgender Begründung:

1. dass ein Bedürfniss für das Anhalten des Expresszuges in Arth-Goldau insbesondere im Winter nicht angenommen werden könne, nachdem aus den Erhebungen über die Verkehrsbewegung im Juni d. J. hervorgehe, dass an 12 Tagen durchaus keine Reisenden vom Expresszug auf die Züge der Anschlussbahnen oder aus den letztern in den erstern übergestiegen seien;

2. dass der Halt des dem Expresszuge nur um eine Stunde vorausfahrenden ordentlichen Schnellzuges 54 für den vorhandenen Verkehr in der Richtung nach den Anschlussbahnen vollständig genüge;

3. dass der Halt in Goldau durch den Wegfall desjenigen in Flüelen während des Winters durchaus nicht kompensirt werde und der letztere Halt einem Ausfall von 4-5 Minuten von der Fahrzeit gleichkomme, da die Geleise der Station Arth-Goldau so umgebaut worden seien, dass der Expresszug mit einer Geschwindigkeit von 60 Km. durchfahren könnte. Wenn dazu noch Wagen II. Klasse eingestellt werden müssten, was des beschränkten Raumes wegen

nicht schicklich gemacht werden könnte, so müsste noch weitere Zeit verloren gehen und würden auch desswegen Störungen eintreten, weil mit der neuen Zugskomposition Bremsproben vorzunehmen wären. Auch übersteige die Frequenz des Expresszuges bereits die ursprünglich vorgesehene Ziffer von 70-80 Personen erheblich; derselbe sei in den letzten Tagen des April und Anfangs Mai des laufenden Jahres wiederholt mit 160-180 Personen gefahren und habe desswegen Verspätungen bis auf 46 Minuten (am 27. April und am 16. Mai) erlitten.

4. dass der Zug nach dem gegenwärtigen Stand der Lokomotiven und des Oberbaues an den Grenzen der Leistungsfähigkeit angekommen sei und dass jede Verkürzung der Fahrzeit, insbesondere im Winterbetrieb und auf der Bergstrecke, und jede Mehrbelastung einer Betriebsgefährdung gleichkomme und die Regelmässigkeit des Dienstes beeinträchtige, wofür auf eine Prüfung von fachmännischer Seite abgestellt werde, damit eventuell die Verantwortlichkeit der Aufsichtsbehörde und der Bahngesellschaft gedeckt werde.

5. dass laut der der Gotthardbahn am 30. Juni 1869 vom Kanton Schwyz erteilten Konzession die erstere nur zu mindestens drei resp. zwei Zügen verpflichtet sei, welche an allen Stationen anhalten müssen, mit dem ausdrücklichen Zusatz im Art. 24: "die .... vorgesehenen 3 resp. 2 Bahnzüge sollen 3 Wagenklassen enthalten. Für weitere Züge hat die Gotthardbahn diessfalls freie Hand". Nun sei die Station Goldau täglich von 4 Personen- & 2 Schnellzügen bedient, wozu im letzten Jahr, aus Veranlassung des Eisenbahndepartementes, noch 2 Lokalzüge gekommen seien, was um so eher genügen dürfte, da die Südostbahn nur 3 Züge im Ganzen auszuführen gedenke.

Die Gotthardbahn erfülle die ihr in den Konzessionen auferlegten Verpflichtungen bezüglich des Fahrplanes auf die weitgehendste Weise, indem ihre wirklichen Leistungen diejenigen um das dreifache übersteigen, zu welchen sie von der Staatsbehörde angehalten werden könnte.

Das Departement kann den Erörterungen der Direktion der Gotthardbahn nicht überall beistimmen. Es bedarf keiner weitern Begründung dafür, dass die in der von der Direktion angerufenen Konzession (A.S. IX, 986) ausdrücklich als Mindestleistung verlangten 3 Züge im Sommer und 2 Züge im Winter vermehrt werden müssen, wenn das Bedürfniss sich einstellt. Eine

Vermehrung hat allerdings aus freien Stücken der Gotthardbahn bereits stattgefunden; es wird aber angenommen werden dürfen, dass sie notwendig gewesen sei, und es könnte der Bundesrath nicht darauf verzichten, im Bedürfnissfalle <sup>noch</sup> ein Mehreres zu verlangen. Soweit diese Mehrleistung nun darin besteht, dass der Expresszug 58 auch im nächsten Winter in Arth-Goldau anhalte, so sind die Umstände vorhanden, welche eine Dazwischenkunft des Bundesrathes rechtfertigen. Es ist richtig, dass die Südostbahn im Winter nur 3 Züge führt, aber ihr Verkehr ist in Vergleichung mit dem der Gotthardbahn so viel geringer, dass die 3 Züge immer noch eine verhältnissmässig weit grössere Belastung der Betriebskasse sind, als die 6 der Gotthardbahn. Jedenfalls könnte billigerweise an die Südostbahn ein weiter gehendes Begehren nicht gestellt werden. Wenn dieselbe aber nur 3 Züge führt, so mussten diese angemessen auf die Tagesstunden vertheilt und den Anschlussverhältnissen angepasst werden. In letzterer Richtung ist nun zu bemerken, dass die Züge 365 und 370 der Südostbahn, von denen der erstere unmittelbar vor dem Expresszug <sup>58</sup> der Gotthardbahn in Arth-Goldau einfährt und der letztere ebenso unmittelbar nachher in der Richtung gegen Pfäffikon abgeht, nicht anders gelegt werden können, wenn sie nicht die Anschlüsse an die Züge der Nordostbahn in Pfäffikon und der Vereinigten Schweizerbahnen in Rapperswyl verfehlen sollen. Namentlich können dieselben <sup>thatsächlich</sup> nicht an den um 1 Stunde früher verkehrenden gewöhnlichen Schnellzug 54 angeschlossen werden, wenn sie nicht ohne Anschlüsse in Pfäffikon und Rapperswyl abgefertigt werden resp. ankommen sollen. Auch würde ein letzter Abgang der Südostbahn in Arth-Goldau im Anschluss an den Schnellzug 54, d. h. schon gegen 4 Uhr Nachm. dem Verkehr nicht dienen. Wir sind daher in der Lage, das Festhalten des Bundesrathsbeschlusses vom 3. Mai d. J. auch für den Winterdienst zu empfehlen.

Dieser Halt hat besonders Werth zu dem Zweck, <sup>dass</sup> die mit dem S.O.B.-Zuge 365 in Arth-Goldau ankommenden Reisenden den Expresszug 58 bis Rothkreuz und namentlich Luzern benutzen können, wo bei späterer Ankunft die Anschlüsse nach Bern und Olten verloren gehen; er hat aber unseres Erachtens eine thatsächliche Bedeutung nur, wenn der Zug 58 auf der Strecke Arth-Goldau-Luzern II. Klasse mitführt, oder den Inhabern von Billets II. Kl. die Fahrt in den Wagen I. Klasse gestattet ist. Diesem Anspruch stellt sich allerdings der Wortlaut der Konzession entgegen; wir nehmen aber an,

dass dieser dem Art. 33 des Eisenbahngesetzes (A.S., XI, 11) weichen muss, sobald angenommen wird, dass die Herstellung eines angemessenen durchgehenden Verkehrs die Mitbenutzung des Zuges 58 durch die mit dem Zuge der Südostbahn angekommenen Reisenden bedingt, was nach den obigen Ausführungen betreffend die Anschlussverhältnisse im Ernste nicht in Abrede gestellt werden dürfte.

Ferner muss zugegeben werden, dass Zug 58 eine beschränkte Fahrzeit hat, welche namentlich bei grosser Frequenz schon jetzt sich unangenehm fühlbar macht. Indessen sind insbesondere die 2 grossen Verspätungen im April und Mai d. J. von je 46 Min. im Wesentlichen auf Verhältnisse zurückzuführen, welche mit der Fahrzeit an sich Nichts zu thun haben. Die Verspätung am 11. April war von der Gotthardbahn folgendermassen begründet:

- 17' in Chiasso durch R.M.,
- 1' in " " " Gepäck,
- 3' Chiasso-Lugano wegen grünem Signal,
- 6' " - " " Frequenz und Gepäck,
- 1' in Castione wegen Zugsverlegung,
- 22' in Faido wegen Maschinendefekt,
- 2' in Airolo durch Vorspann wegstellen,
- 3' Airolo-Göschenen-Brunnen durch grünes Signal,
- 
- 55' ---
- 9' welche eingeholt wurden
- 
- 46'.

Auch am 16. Mai sind auf 51 Min. absolute Verspätung 5 Min. eingeholt worden, so dass noch 46 Min. zu rapportiren waren, von denen 20' auf das Abwarten eines Gegenzuges in Göschenen, 11' auf Langsamfahren wegen Bahnbaues gefallen sind.

Auch darf nicht unerwähnt gelassen werden, dass der Gegenzug 41 für die Strecke Luzern-Erstfeld nur 83 Min., der Zug 58 aber 88 Min. Fahrzeit hat, während kein zwingender Grund vorliegt, der Thalfahrt mehr Zeit zu geben als der Bergfahrt. Ueberdiess ist zu wiederholen, dass im Winter der Halt in Flüelen wegfällt, wodurch die zur Verfügung bleibende Fahrzeit auf der Strecke um ebensoviel sich vergrössert, als der Halt in Arth-

-Goldau Zeit in Anspruch nimmt. Und endlich hat das Departement die Direktion der Gotthardbahn bereits darauf aufmerksam gemacht, dass sie den resp. die Wagen II. Klasse in Erstfeld dem Zug 58 anhängen möge, wo 6 Min. Aufenthalt sind und die Manipulation also ohne vermehrten Zeitaufwand vor sich gehen kann.

Das Departement könnte daher auch die Einwendungen technischer Natur, welche die Gotthardbahn sowohl gegenüber dem Anhalt in Arth-Goldau, als auch gegen die Mitführung der II. Klasse erhebt, nicht als durchschlagend zugestehen.

Sollten Sie dessenungeachtet Bedenken haben, dem Antrag des Departementes zu folgen, so würden wir vorschlagen, der Gotthardbahn schon jetzt zu eröffnen, dass die Herstellung eines ineinandergreifenden Fahrtenplanes bessere Anschlüsse in Arth-Goldau erheischt und dass die Gotthardbahn darauf Bedacht nehmen möge, diese mindestens auf den nächsten Sommer und zwar soweit nöthig durch Einlegung genügender Personenzugsverbindungen bis Rothkreuz und Luzern herzustellen.

In erster Linie beantragen wir:

Bestätigung des Entscheides des Departementes, unter Mittheilung der Begründung.

An die Direktion der Gotthardbahn, Luzern.  
Prot.-Auszug dem Dept. zur Kenntniss u. Rückschluss der Beilagen.

Post- & Eisenbahndepartement  
Eisenbahn-Abtheilung  
Der Stellvertreter:

- Beilagen:
1. Entscheidungen des Departementes.
  2. Rekurschreiben der Gotthardbahn
- vom 24. August 1892.

28 August 92

3853.

Landesrat vom 2. Aug. 1892.

Fischart. " 31 Aug. 1892.

Großhauwitzer  
Abtragsplan  
Rechnung

Subjekt  
Der Rechnung abgeschrieben, bevor die  
g. B. in Aug. 1892 mit aufstellen will,  
ihre Beiträge, betriebe in die  
1. Aufwände sind abgesetzt II. Ueber