

Bericht

des

schweizerischen Bundesrates auf die Eingabe der Direktion der schweizerischen Nordostbahn, vom 4. August 1899, betreffend Erstellung neuer Werkstätten in Dietikon.

(Vom 7. September 1899.)

Tit.

Nachdem wir von der Eingabe der Direktion der schweizerischen Nordostbahn auf unsern Bericht vom 20. Juni 1899, betreffend die Werkstätten in Dietikon Kenntnis erhalten haben, wollen wir nicht unterlassen, den Ausführungen der Bahndirektion gegenüber unsern Standpunkt nochmals in Kürze darzulegen.

Dabei bemerken wir zunächst, daß die Direktion mehr noch als in ihrer Rekurseingabe vom 5. Dezember 1898 die nach ihrer Meinung durch den Rückkauf geschaffenen veränderten Verhältnisse heranzieht, um unserer Forderung nach Erstellung von Werkstätten entgegenzutreten. In Bezug auf die Bedürfnisfrage will die Direktion allerdings auch jetzt wieder den Nachweis leisten, daß die Verhältnisse bei den gegenwärtigen Werkstätten keineswegs so schlimm seien, um von einem dringenden Bedürfnis des Betriebes reden zu können, und daß durch successive Erweiterungen ein befriedigender Zustand geschaffen worden sei, muß aber doch gleichzeitig zugeben, daß sie sich ohne das Dazwischenkommen der Verstaatlichungsfrage mit ihren Eigentümlichkeiten für die Nordostbahn dem Begehren der Aufsichtsbehörde nicht widersetzt haben würde. Damit und durch das weitere Zugeständnis der Bahn, daß eine richtige Abhülfe in Sachen Werkstätte nur durch einen Neubau möglich sei, dürfte die Frage als erledigt betrachtet werden; denn es ist nicht einzusehen, was, ernstlich

betrachtet, die Verstaatlichung an dem einmal eingenommenen Standpunkt ändern sollte. Die Aufsichtsbehörde hält schon zu Anfang der neunziger Jahre die Erstellung der Werkstätten für notwendig. Die Bahn untersucht die Frage allseitig und kommt zum gleichen Schluß; sie sieht sich nach dem günstigsten Emplacement um und entwirft selbst ein großes Programm über die Ausführung der Anlage, und nun soll das alles umsonst gewesen sein, lediglich aus dem Grunde, weil inzwischen die Verstaatlichung beschlossen worden ist und zur Zeit noch über die Folgen derselben mit Bezug auf einzelne Bauobjekte nicht völlige Klarheit herrscht!

Wir bestätigen hier, was wir schon in unserm Bericht vom 20. Juni ad V gesagt haben und bemerken nochmals ausdrücklich, daß die Aufsichtsbehörde unmöglich zugeben kann, daß sich die schweizerischen Hauptbahnen bei ihren Entschließungen von den eventuellen Einflüssen, welche jene auf die Rückkaufverhältnisse haben könnten, leiten lassen, daß zugegebenermaßen längst beschlossene und als notwendig erkannte Neubauten verschoben oder durch zum Teil bedenkliche Provisorien ersetzt werden.

Im Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes, in der Ausführung dringender Bahnhöferweiterungen, in Ergänzung der Sicherheitseinrichtungen etc. darf der Verstaatlichungen wegen ein Stillstand nicht eintreten, was aber zu befürchten wäre, wenn an einem Orte die Rücksicht auf die Verstaatlichung dazu führen sollte, ein wohl erwogenes Projekt aufzugeben oder dessen Ausführung auf Jahre hinaus zu verschieben.

Übergehend zu den Äußerungen der Direktion der Nordostbahn zur Kritik des Eisenbahndepartements über die Leistungsfähigkeit der Werkstätten der Nordostbahn, so könnten eigentlich diese Details, über welche sich die Kommissionen an Hand des Augenscheins selbst werden Rechenschaft geben können, mit Stillschweigen übergangen werden. Immerhin wollen wir folgendes bemerken:

Entschieden muß der Vorwurf der Eingabe zurückgewiesen werden, daß unsere Kritik der Leistungsfähigkeit der Werkstätten auf einer einseitigen Untersuchung beruhe. Die Untersuchung wurde gleichmäßig auf sämtliche schweizerischen Hauptbahnen ausgedehnt, und die Schlüsse aus den sich ergebenden vergleichbaren Zahlen gezogen.

Die Berechnung der Gesamtzahl der Revisionen an Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen ist absolut richtig. Als per

Ende Jahres mit den Revisionen rückständig sind alle Fahrzeuge gerechnet, welche am 31. Dezember mit einer Kilometerzahl größer als die zulässigen Grenzen effektiv im Betrieb standen, und welche also im Laufe des Jahres hätten revidiert werden sollen. Als Überschreitung sind nur diejenigen Kilometer gerechnet, welche von den wirklich revidierten Fahrzeugen mehr geleistet wurden, als die gesetzlich zulässige Maximalgrenze von einer Revision zur andern ergiebt.

In die Berechnung der Revisionen von Güterwagen hat sich insofern ein Fehler eingeschlichen, als die schon separat unter *d* aufgeführten Eilgutwagen hier nochmals mitgerechnet wurden. Dagegen sind von der Bahndirektion die 164 andern Zwecken als dem direkten Gütertransport dienenden Wagen, wie Schotterwagen, Gastransportwagen, Werkzeugwagen etc., welche doch auch revidiert werden müssen, nicht einbezogen worden. Es stellt sich die berichtigte Zahl der vorzunehmenden Güterwagenrevisionen (exklusive Eilgutwagen) auf 1761, gegenüber der früher angegebenen Zahl von 1964, d. h. eine Differenz von 200 und nicht 500, wie in der Replik der Nordostbahn angegeben ist. Mithin sind im ganzen 577 Wagenrevisionen mehr vorzunehmen, als die Nordostbahn ursprünglich ihren Berechnungen zu Grunde gelegt hat.

Die Angabe der Direktion, daß sich die Verhältnisse bezüglich Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften bei den Revisionen im Jahre 1898 ganz bedeutend gebessert haben, ist nicht richtig. Es ist im Gegenteil eine beträchtliche weitere Verschlimmerung eingetreten, wie die nachfolgenden Zahlen zeigen:

Kilometer zwischen den einzelnen Revisionen.

		Im Mittel.	Im Maximum.	Vorschrift (Maximum).
Schnellzugs- und Rangierlokomotiven (exkl. neu in Dienst gestellte) . . .	{ 1897	61,839	76,681	} 60,000
	{ 1898	63,863	75,101	
Übrige Lokomotiven (exkl. neu in Dienst gestellte) . . .	{ 1897	50,981	62,226	} 50,000
	{ 1898	55,898	69,786	
Personenwagen	{ 1897	27,844	118,658	} 40,000
	{ 1898	34,051	125,030	
Gepäckwagen	{ 1897	51,419	124,704	} 40,000
	{ 1898	53,557	101,376	

	Anzahl der Überschreitungen.	
	1897.	1898.
Bei den Lokomotiven	85	121
„ „ Personenwagen	269	294
„ „ Gepäckwagen	74	87

Von den Überschreitungen bei den Personen- und Gepäckwagen pro 1898 gehen 46 über das Doppelte des Erlaubten, im Jahre 1897 waren es nur 22.

a. Lokomotivwerkstätte.

Die von der Direktion der Nordostbahn bemängelten Angaben über die Vergrößerung der Lokomotivwerkstätte sind den eigenen Angaben der Bahn entnommen, indem es auf Seite 9 der Rekurs eingabe heißt: „Sobald die neue Lokomotivremise bezogen wird, werden der Lokomotivreparaturwerkstätte 9 Lokomotivremisenstände zugewiesen.“ Über die Eignung der in Frage stehenden Gebäulichkeiten zu dem in Aussicht genommenen Zwecke werden die Kommissionen der Räte in der Lage sein, sich Rechenschaft zu geben, nachdem sie normale, den heutigen Anforderungen entsprechende Arbeitsräume, wie solche allerdings die Nordostbahn nicht besitzt, mit diesem alten Lokomotivschuppen in Vergleich gezogen haben werden.

Was unsere Bemerkung bezüglich der zu knappen Zeit, welche auf die einzelnen Revisionen verwendet wird, anbelangt, so scheint uns dieselbe durch die Ausführungen der Bahndirektion nicht entkräftet; auch unsere Darstellung in betreff des lässigen Vorgehens in Sachen der Einführung von Verbesserungen am Material im Interesse der Sicherheit, insbesondere einer zuverlässigen Bandagenbefestigung bei den Lokomotivrädern, halten wir im ganzen Wortlaute aufrecht. Eine wesentliche Entlastung der Hauptwerkstätten durch die Reparaturgeleise der neuen Lokomotivremise ist kaum zu gewärtigen, da bisher schon die dabei in Frage kommenden Reparaturen der im Dienste stehenden Lokomotiven von Remisenarbeitern im Depot ausgeführt wurden, und die zu erwartende Entlastung sich nur auf die Dreherei und Schmiede beziehen kann, welche zeitweise auch mit Arbeiten für die im Depot in Reparatur stehenden Lokomotiven beschäftigt waren.

b. Wagenwerkstätte.

Die vermeintliche Berichtigung der Direktion der Nordostbahn haben wir schon oben auf ihren wahren Wert zurückgeführt. Es

bleiben 3222 Revisionen auszuführen, statt der früher angegebenen Zahl von 3365 Revisionen, und es vermag diese unwesentliche Differenz nicht unsere Ausführungen als Übertreibungen zu charakterisieren. In unserm Bericht sind sodann die Erweiterungen im Jahre 1898, sowie die von der Nordostbahn angegebenen 800 bis 900 Güterwagenrevisionen in Romanshorn berücksichtigt, dagegen nicht die fünf neu hinzukommenden Stände, welche durch fernere Materialbeschaffungen beansprucht werden. Von weitem im Jahre 1899 zur Entlastung der Werkstättengeleise getroffenen Anordnungen ist hierseits nichts bekannt geworden.

Was den vernachlässigten Zustand des Wagenparkes der Nordostbahn, insbesondere der Personenwagen, anbelangt, so liegen uns zahlreiche Berichte vor, welche dies bestätigen; wir verweisen auch auf die von den Mitgliedern der Räte wohl gelegentlich selbst gemachten Beobachtungen.

Wenn sodann die Bahndirektion die Schuld wegen verzögerter Durchführung von Verbesserungen und Neuerungen von der Unzulänglichkeit ihrer Werkstätten ab und auf die Verzögerung in der Wahl des Systems schieben möchte, so ist dies eine Entstellung der Thatsache. Die Wahl des Bremssystems war durch Bundesratsbeschluß vom 24. Mai 1892 erledigt, und der Endtermin für die Einführung am 1. Juni 1894 abgelaufen. Bei den übrigen Hauptbahnen war zu Ende 1893 die Westinghousebremse so ziemlich durchgeführt, während bei der Nordostbahn erst 36% der Personenwagen mit Westinghouse-Bremsapparaten versehen waren. Mit Wengerbremse waren bei der Nordostbahn überhaupt nur 50 Personenwagen eingerichtet zur Vornahme eines Versuches.

Die Bemerkung bezüglich des abnormal langsamen Vorgehens bei der Einführung von Neuerungen gilt auch bezüglich der Dampfheizung, wie aus nachfolgendem Stand per Ende 1894 hervorgeht.

Jura-Simplon-Bahn	81,6 %
Schweizerische Centralbahn	69,4 %
Vereinigte Schweizerbahnen	63,9 %
Gotthardbahn	98,5 %
Nordostbahn	47,8 %

Was sodann die Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung bei der Nordostbahn anbelangt, so sagt die Direktion in ihrem Antwortschreiben vom 3. Dezember 1894 auf unsere erneute Aufforderung zur Einführung einer bessern Beleuchtung: „Wir erlauben uns hierauf, zu erwidern, daß es uns nicht möglich ist,

mit Ausrüstung unserer Personenwagen mit einer bessern Beleuchtung zu beginnen, bevor unsere Werkstätte verlegt und neu eingerichtet ist.“ Es ist daher nicht nur konsequent, sondern auch zutreffend, wenn wir die Schuld der Verzögerung der Einführung einer bessern Wagenbeleuchtung auf die Werkstättenverhältnisse schieben. Wir haben bei der Nordostbahn des Wiederholtesten ohne Erfolg auf Verbesserung ihrer Wagenbeleuchtung gedungen. Eine allgemein gültige Verordnung über diesen Punkt, wie solche ursprünglich projektiert war, haben wir deshalb nicht erlassen, weil diese Frage inzwischen bei allen andern Bahnen in befriedigender Weise erledigt worden ist. Von der Neueinführung der feuergefährlichen Gasbeleuchtung kann ernstlich nicht die Rede sein. Das Mischgas ist eine Verbesserung der Gasbeleuchtung da, wo diese schon vorhanden ist.

Was den Hinweis der Nordostbahn auf ihre separate Bauwerkstätte mit 180 Arbeitern anbelangt, so ist zu bemerken, daß es in der That gelegentlich vorkommt, daß die Werkstätten der Bahnen außer für den Unterhalt des Rollmaterials auch für Dienstleistungen für andere Dienstzweige und für Drittpersonen beansprucht werden, doch ist dies auch bei der Nordostbahn trotz der separaten Bauwerkstätte nicht ausgeschlossen. Die eingezogenen Erkundigungen haben ergeben, daß von den Arbeitern der verschiedenen Werkstätten im Mittel für Arbeiten des Bahndienstes in Anspruch genommen werden:

Bei der Jura-Simplon-Bahn	32	Mann.
„ „ Schweizerischen Centralbahn	41	„
„ „ Gotthardbahn	4	„
„ „ den Vereinigten Schweizerbahnen	36	„

Diese 113 Arbeiter repräsentieren 4,5 % des Gesamtpersonals von 2480 Mann der Werkstätten der vier übrigen Hauptbahnen. Es kommt daher diesen Verhältnissen, die von uns allerdings nicht besonders hervorgehoben wurden, jedenfalls nicht die Bedeutung zu, welche ihnen die Nordostbahn in ihrem Berichte beimißt. In der Bauwerkstätte der Nordostbahn werden vielfach Arbeiten ausgeführt, für welche die Sorge bei den andern Bahnen den Sektionen überlassen bleibt oder welche direkt an die Privatindustrie vergeben werden.

Nach dem Gesagten wiederholen wir unsern Antrag, Sie möchten die Beschwerde der Nordostbahn vom 5. Dezember 1898 als unbegründet abweisen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen
Hochachtung.

Bern, den 7. September 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des schweizerischen Bundesrates auf die Eingabe der Direktion der schweizerischen Nordostbahn, vom 4. August 1899, betreffend Erstellung neuer Werkstätten in Dietikon. (Vom 7. September 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1899
Date	
Data	
Seite	629-635
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 895

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.