Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **10 (1862)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schweizerischen Verkehr hat, und in der Hoffnung, daß dieselbe immerhin eine günstige indirekte Rückwirkung auf den Bahnverkehr ausüben dürfte, im Einklange mit der Zentralbahn, dem Postdepartement nicht allein unsere volle Geneigtheit zur Mitwirkung bei der Ausführung von Nachtzügen in angedeutetem Umfange zu erkennen gegeben, sondern uns auch bereit erklärt, einen namhaften Theil der diesfälligen sehr bedeutenden Mehrausgabe des Bahnbetriebes zu Lasten unserer Unternehmung zu nehmen. Welches Resultat die sachbezüglichen Unterhandlungen haben werden, läßt sich zur Zeit noch nicht bestimmen. Indessen ist zu hoffen, daß allseitige Opferwilligkeit auch diesen großen Fortschritt in unsern Transport-Einrichtungen ermöglichen werde.

In Fortsetzung der im Jahre 1861 begonnenen und schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten sachbezüglichen Unterhandlungen wurde im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidgenössischen Militärdepartement und den Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen eine Organisation der Militärtransporte in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr vereinbart. Es scheinen jedoch einzelne Bestimmungen dieser Organisation im Schooße des H. Bundesrathes noch auf Anstand gestoßen zu sein, weshalb wohl neue Verhandlungen werden Platz greifen müssen und es daher überflüssig sein dürfte, hier auf den Inhalt jener Organisation näher einzutreten.

Endlich haben wir in diesem Abschnitte noch zu erwähnen, daß im Berichtsjahre, nach vorausgegangenen Verhandlungen zwischen Abgeordneten des Eidgenössischen Militärdepartements und der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften ein einheitlicher Tarif für Militärtransporte zu Stande gekommen ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Laufe des verflossenen Jahres waren wir im Falle, durch Abordnungen an zahlreichen Konferenzen Theil zu nehmen, welche theils zwischen den sämmtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, die mit einander in direktem Verkehr stehen, theils zwischen einzelnen derselben abgehalten wurden, und hauptsächlich die Aufrechthaltung und weitere Ausbildung eines uniformen Bahnbetriebs zum Zwecke hatten. Die Verhandlungsgegenstände dieser Konferenzen beschlugen vornehmlich die Fahrtenpläne, die Transportvorschriften, die Waarenklassifikation und das Taxenwesen, die Abrechnungsverhältnisse, die wechselseitige Benutzung des Fahrmaterials u. s. w. Auch werden in Fällen von Streitigkeiten zwischen einzelnen Verwaltungen über Fragen des direkten Verkehrs diese Konferenzen von Seite der betreffenden Parteien in der Regel dazu benutzt, um die Streitfragen durch die unbetheiligten Konferenzmitglieder im Wege eines ganz summarischen, schiedsrichterlichen Verfahrens endgültig entscheiden zu lassen.

Die mit der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten abgeschlossene Uebereinkunft betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der Nordostbahn sowie den rückliegenden Schweizerischen Bahnen einerseits und den Königlich Bayerischen Staats-

bahnen sowie den rückliegenden Deutschen Bahnen anderseits konnte aus Gründen, deren Beseitigung nicht in unserer Macht liegt, leider auch im Berichtsjahre noch nicht in ihrem ganzen Umfange zur Vollziehung gebracht werden. Inzwischen fährt das im Monat März v. J. auf dem Bahnhofe in Romanshorn etablirte Bayerische Abfertigungsbüreau fort, den Güterverkehr zwischen den Deutschen und den Schweizerischen Bahnen ohne Dazwischenkunft von Speditoren zu vermitteln.

Von den wichtigern Tarif-Maßnahmen, über welche wir uns im Laufe des Berichtsjahres mit andern Bahnverwaltungen verständigt haben, sind hervorzuheben: a) die Aufstellung eines ermäßigten Spezialtarifs für den Transport von Cerealien von den verschiedenen Bodenseeplätzen nach den Stationen der französischen Ostbahn und umgekehrt; b) die Aufstellung eines ermäßigten Spezialtarifs für den Transport von Bau-, Brenn- und Nutzholz aus Bayern, via Romanshorn und Basel, nach den Stationen der französischen Ostbahn und umgekehrt; c) die Aufstellung eines ermäßigten Transit-Tarifs, via Romanshorn und Genf, für den Güterverkehr zwischen Deutschland und dem mittlern und südlichen Frankreich; d) die Umgestaltung des Differential-Tarifes für Getreide und Mehl im Schweizerischen Verkehr auf einheitlichern Grundlagen, mit Ausdehnung der diesfälligen Taxen auf eine Anzahl anderer Artikel; e) die Einführung eines Differential-Tarifes für Transporte von Vieh in ganzen Wagenladungen auf Bahnstrecken von 12 Stunden und darüber im Schweizerischen Verkehr, und f) die Einführung eines ermäßigten Transit-Tarifs für den Transport von Schlachtvieh von Wien, Salzburg und Lindau nach Lyon. Einzelne dieser Tarife sind bereits in's Leben getreten, und für die baldige Inkraftsetzung der übrigen werden von uns im gegenwärtigen Momente die erforderlichen Vorarbeiten gemacht. — Ueber die Einführung einer neuen (dritten) Wagenladungsklasse, „C", welche im letzten Betriebsjahre stattgefunden, haben wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte ausführlicher berichtet.

Verschiedene Dampfbootlinien des Bodensee's und Rheins wurden bisher von unserer Unternehmung und der Lindauer Dampfboot-Aktiengesellschaft auf gemeinschaftliche Rechnung exploitirt. Mit Anfang April v. J. ist nun aber bekanntlich die eben genannte Unternehmung in das Eigenthum des Bayerischen Staates und damit in die Verwaltung der Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten übergegangen, in Folge wessen jenes Verhältniß mit letzterer Behörde in einer den veränderten Umständen entsprechenden Weise, immerhin jedoch unter Festhaltung der gemeinschaftlichen Exploitation der betreffenden Dampfbootlinien, neu regulirt wurde. Bei diesem Anlasse hat dann auch für das durch Lindau transitirende Getreide der daselbst bis dahin bestandene Schrannenzwang seine endliche Beseitigung gefunden.

In Folge der Fortsetzung der Badischen Rheinthalbahn bis nach Schaffhausen und Konstanz wird das Verhältniß, in welchem bisher unsere Unternehmung zu der Großherzoglich Badischen Staatsbahn gestanden hat, wesentlich modifizirt. Im Hinblick hierauf haben wir uns veranlaßt gesehen, den s. Z. über den Betrieb der Linie Turgi-Waldshut sowie über anderweitige Verkehrsbeziehungen mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrag auf den 1. Juni l. J. zu kündigen, womit selbstverständlich nicht gesagt ist, daß nicht eine, der veränderten Stellung, in welche die beiden Unternehmungen inskünftig zu einander zu stehen kommen, angemessene neue Verständigung Platz greifen könne.

Die Einführung der Badischen Staatsbahn in den Bahnhof Schaffhausen erfordert eine Erweiterung dieses Bahnhofes, welche hauptsächlich in Folge der dadurch bedingten Veränderungen der Straßenanlagen zu vielfachen Erörterungen theils zwischen den beiden betheiligten Bahnverwaltungen unter sich, theils zwischen denselben und der H. Regierung, beziehungsweise dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen Veranlassung gegeben hat, bei denen unser Augenmerk namentlich auch darauf gerichtet sein mußte, durch das für die demnächstige Eröffnung des Betriebs auf der Badischen Bahn nöthig werdende Provisorium die zukünftige definitive Gestaltung des Bahnhofes nicht in einer für unsere Unternehmung nachtheiligen Weise präjudiziren zu lassen. Nach vorausgegangenen langen schriftlichen und mündlichen Verhandlungen ist endlich in den letzten Wochen in einer, unter dem Vorsitze des Vorstandes des Eidgenössischen Departements des Innern in Bern abgehaltenen Konferenz zwischen den verschiedenen Interessenten eine Vereinbarung zu Stande gekommen, durch welche diese Angelegenheit nun eine, auch die künftige definitive Gestaltung des Bahnhofes umfassende, nach allen Seiten befriedigende Erledigung gefunden hat.

Die in Betreff der Erbauung einer Pferdeeisenbahn zur Verbindung der Bezirke Bülach und Regensberg mit der Nordostbahn gemäß unserm letztjährigen Geschäftsberichte angeordneten weitern Untersuchungen haben dargethan, daß nicht bloß die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden eine bessere Befriedigung finden, sondern auch ein wesentlich günstigeres finanzielles Betriebs-Resultat zu erwarten ist, wenn, anstatt eines ausschließlichen Pferdebetriebes auf der ganzen Linie, der Pferdebetrieb auf eine der beiden Seitenlinien beschränkt und dagegen auf der Stammlinie, sowie auf der zweiten Seitenlinie ein Lokomotiv-Betrieb (zweiten Ranges) eingeführt wird. Auf dieser Grundlage haben dann die Unterhandlungen zwischen den Abordnungen der Eisenbahn-Kommission der H. Regierung des Kantons Zürich, der Eisenbahnkomite's der beiden Bezirke und unserer Verwaltung ihren weitern Fortgang genommen und sind nunmehr soweit gediehen, daß wir die Ehre haben werden, der nämlichen Generalversammlung, welche diesen Geschäftsbericht zu prüfen hat, auch eine Spezial-Vorlage über diese Angelegenheit zu machen. Wir wollen daher hier nur noch bemerken, daß die beiden Bezirkskomite's hinsichtlich der Frage, welche der beiden Abzweigungen bloß mit Pferden zu betreiben sei, sich unter sich dahin geeinigt haben, daß dieses auf der Zweiglinie nach Dielstorf (Regensberg), als der kürzern, zu geschehen habe.

In dem s. Z. mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über den Bau und den Betrieb der Bahnstrecke Aarau-Wöschnau ist bezüglich des Pachtzinses stipulirt, daß derselbe durch die Zinse des von der Zentralbahngesellschaft auf die Anlage dieser Strecke verwendeten Baukapitals so lange kompensirt werde, als der Netto-Ertrag, den das Zentralbahnunternehmen seinen Aktionären abwirft, nicht über 5 % beträgt; daß dagegen aber in dem Falle, wo dieser Netto-Ertrag 5 % übersteigt, die Nordostbahngesellschaft an dem Ueberschuß im Verhältniß des Baukapitals der Linie Aarau-Wöschnau zu dem Baukapital des ganzen Zentralbahnnetzes zu partizipiren habe. Dieser Fall ist zum ersten Male im Betriebsjahre 1861 eingetreten, und es erscheint in Folge hievon in unserer Betriebs-Rechnung pro 1862 ein entsprechender Einnahmeposten im Betrage von Fr. 4,748. 25 Cts.