Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

nahe legen. — In dieser in günstigem Sinne veränderten Sachlage erblicken wir die beste Gewähr dafür, daß mit nachhaltigster Energie wird zur Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes geschritten werden können, sobald einmal die politischen Verhältnisse in Italien und in Deutschland sich wieder so weit konsolidirt haben werden, um diesen Ländern die nöthige Muße für die Aufgaben des Friedens übrig zu lassen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Die unter den schweizerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1862 abgeschlossene Convention betreffend die gegenseitige Benutzung von Personen- und Güterwagen im schweizerischen Eisenbahnverkehr wurde im Berichtsjahre einer Revision unterzogen. Die, im Wesentlichen auf den alten Grundlagen beruhende, neue Convention ist mit dem 1. Januar l. J. in Kraft getreten.

Die im Jahre 1860 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge, betreffend theils die Eigenthums- und Dienstverhältnisse des Bahnhofes Wallisellen, theils die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich durch die Vereinigten Schweizerbahnen, hatten mit Ende Mai v. J. ihre Endschaft erreicht, sind aber mit ganz unerheblichen Modifikationen für eine weitere feste Dauer von 3 Jahren erneuert worden.

Von den im Benehmen mit andern, theils schweizerischen, theils auswärtigen Bahnverwaltungen getroffenen, das Tarifwesen beschlagenden wichtigern Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: a) die Aufstellung eines neuen, ermäßigten Tarifes für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen auf den schweizerischen Eisenbahnen, b) die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der Leipzig-Dresdener Bahn einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits via Heidelberg-Waldshut und via Friedrichshafen, c) die Einrichtung eines direkten Verkehrs der pfälzischen Station Ludwigshafen mit der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen via Maxau-Waldshut, d) die Aufstellung eines Spezialtarifes für die Beförderung von Baumwollenwaaren zwischen den Stationen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen und Antwerpen via Basel-Luxemburg, e) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Westbahn bedienten Kanalhäfen (Hâvre, Fécamp, Dieppe, Rouen, Honfleur, Trouville und Caën), und f) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Nordbahn bedienten Kanalhäfen (Dünkirchen, Calais, Boulogne und St. Valery). — Der schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte direkte Güterverkehr mit den königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen via Romanshorn-Lindau hat wegen der Kriegsereignisse einen Aufschub erlitten, ist indessen mit 1. November abhin in Wirksamkeit getreten.

Im Jahre 1863 wurde von Seiten unserer Verwaltung und derjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen mit der schweizerischen Centralbahn und der französischen Ostbahn eine Uebereinkunft abgeschlossen, welche die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Ostschweiz mit den belgischen Hauptstationen und den holländischen Stationen Amsterdam, Dordrecht und Rotterdam via Luxemburg, sodann mit der pfälzischen Station Ludwigshafen via Weißenburg, und endlich mit den holländischen Stationen Amsterdam und Rotterdam ebenfalls via Weißenburg bezweckte. Von diesen direkten Tarifen gelangten indessen die letzterwähnten nicht zur Ausführung, da sie nicht die Zustimmung sämmtlicher dabei betheiligten Bahnverwaltungen erhielten; sie wurden daher in bloße

Uebernahms-Tarife umgewandelt. Die Tarife hatten ganz verschiedene Waaren-Klassifikationen zur Grundlage. Dieser Umstand war für uns schon an und für sich unvortheilhaft und wurde es noch mehr durch seine Einwirkung auf die Frachtverhältnisse der hier in Betracht fallenden Konkurrenzlinien, d. h. der Routen durch Baden, Württemberg und Bayern, wovon wir natürlich stets wieder die Rückschläge zu fühlen hatten. Um nun in dieser Hinsicht eine befriedigendere Gestaltung der Sache zu erzielen, wurde von uns Anfangs Mai v. J. den betheiligten Bahnverwaltungen eine beförderliche Revision der fraglichen Tarife beantragt. Aus den uns hierauf zugekommenen Rückäußerungen mußten wir indessen die Ueberzeugung schöpfen, daß auf eine rasche Durchführung der Revisionsarbeit nicht zu zählen sei, wenn nicht eine etwas stärkere Nöthigung hinzukomme. Im Einverständniß mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen sahen wir uns daher unter'm 16. Juni abhin veranlaßt, die Eingangserwähnte Uebereinkunft auf den 1. Oktober zu kündigen, immerhin mit dem Ausdrucke unserer vollen Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen über eine Erneuerung des dießfälligen Vertragsverhältnisses. Mittlerweile und bevor diese Unterhandlungen weiter gediehen waren, ward von der großherzoglich badischen Bahnverwaltung, im Einverständniß mit den Verwaltungen der rückwärts liegenden Bahnen, die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs der Ostschweiz mit Belgien und Holland via Waldshut sowie via Friedrichshafen bei uns in Anregung gebracht und zugleich unsere Mitwirkung zu dem Zwecke in Anspruch genommen, um für den belgisch- und holländisch-ostschweizerischen Güterverkehr zwischen den Verwaltungen der einerseits durch Frankreich, anderseits durch Deutschland führenden Konkurrenzrouten eine Verständigung zur Anwendung gleicher Waarenklassifikationen und gleicher Frachtsätze herbeizuführen. Nach unserer Auffassung liegt eine derartige Regelung des dießfälligen Konkurrenz-Verhältnisses im Interesse aller Betheiligten. Und was die Einrichtung eines direkten Verkehrs auch über die deutsche Route anbelangt, so ist derselbe für uns das einzige Mittel, die Instradirungsweise der über die badischen Linien sich bewegenden bezüglichen Güter nach den östlicher gelegenen Theilen unsers Netzes sowie nach den Vereinigten Schweizerbahnen so zu gestalten, daß die Interessen unserer Unternehmung dabei gewahrt sind. Aus diesen Gründen haben wir nicht Anstand genommen, jenem Ansinnen nach beiden Richtungen zu entsprechen. Die demgemäß seither gepflogenen sachbezüglichen Verhandlungen haben indessen bis jetzt ihren Abschluß noch nicht gefunden, weßhalb auch die auf den 1. Oktober abhin gekündeten Tarife der Luxemburger- und der Weißenburger-Route über diesen Termin hinaus provisorisch in Kraft belassen wurden.

Mit Rücksicht auf die hinsichtlich der Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee vor einiger Zeit eingetretenen veränderten Verhältnisse haben wir uns veranlaßt gesehen, den mit der königlich württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten im Jahre 1857 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Theilung des Schifffahrtsverkehrs zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, auf den 31. August abhin zu kündigen. Bei den in Folge dessen mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion gepflogenen Verhandlungen wurde ein neuer Gemeinschaftsvertrag vereinbart, gemäß welchem sich die beiden Unternehmungen in Ertrag und Leistungen auf der Route Romanshorn-Friedrichshafen nunmehr zu gleichen Theilen theilen, während der frühere Vertrag ein Theilungsverhältniß von zwei Drittheilen für Württemberg und einem Drittheil für die Nordostbahn konstituirt hatte.

Die Frage der Errichtung einer sogenannten Trajekt-Anstalt für den Dienst zwischen Romanshorn und Friedrichshafen wurde im Berichtsjahre in wiederholten Verhandlungen mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion in nähere Erörterung gezogen. Das Trajekt hätte den Zweck, Eisenbahn-Güter-

und Viehwagen, ohne Umladung, von den Schienen der Nordostbahn auf die Schienen der württembergischen Bahn und umgekehrt überzusetzen. Nach der Ansicht der beiderseitigen Verwaltungen würde eine solche Einrichtung eine wesentliche Dienstverbesserung enthalten. Zunächst würde daraus eine sehr beträchtliche Verminderung der so bedeutenden Kosten resultiren, welche beiderseits für das Umladen der Güter aufzuwenden sind. Sodann wäre davon um so gewisser auch eine sehr wohlthätige Rückwirkung auf das Wachsthum des Verkehres zu erwarten, als einerseits der mit der Umladung verbundene Zeitverlust in Zukunft wegfallen und daher eine namhafte Beschleunigung der Beförderung eintreten würde, und als anderseits jener Bodenseeroute auch solche Transporte gewonnen werden könnten, welche gegenwärtig derselben wegen der doppelten Umladung entgehen. Indem wir bemerken, daß die erwähnten Verhandlungen vorläufig zu dem Ergebniß geführt haben, die technische Seite der Frage, auf gemeinsame Kosten der beiden Unternehmungen, noch einer genauen Untersuchung zu unterstellen, um darauf gestützt erst die definitiven Beschlüsse zu fassen, können wir im Weitern beifügen, daß seither entsprechende Verhandlungen auch zwischen der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und unserer Verwaltung hinsichtlich der allfälligen Erstellung einer Trajekt-Anstalt für die Lindau-Romanshorner-Route eingeleitet worden sind.

III. Kapitalbeschaffung.

Für die Vollendung der bereits in Ausführung begriffenen, sowie für die Herstellung der erst in Aussicht stehenden, aber noch nicht in Angriff genommenen Bauten wird unsere Unternehmung noch weiterer Fonds benöthigt werden. Dauernde Beschaffung derselben ist aber nichts weniger als ein dringendes Bedürfniß und sie kann deßhalb unbedenklich bis zum Eintritte völlig entsprechender Conjuncturen ausgesetzt bleiben.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,023,344 Kilometer zurückgelegt, gegen 944,604 im Vorjahre.

Davon fallen:

	1865. Kilom.	1866. Kilom.
1. Auf Schnell- und Personenzüge	593,421	616,810
2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	189,107	185,760
3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- u. Extrazüge	162,076	220,774
Zusammen	944,604	1,023,344.

Die Vertheilung der letztjährigen fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus nachstehendem Tableau ersichtlich: