Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **12 (1864)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Im Berichtsjahre ist endlich auch die Verwaltung der Ligne d'Italie den schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen beigetreten, in Folge wessen dann auf den 1. Januar 1865 der direkte schweizerische Eisenbahnverkehr auch auf die Stationen dieser Linie ausgedehnt wurde.

In Folge Beschlusses der schweizerischen Eisenbahn-Konferenz ist das im Jahr 1862 errichtete schweizerische Abrechnungsbureau, dessen Hauptaufgabe in der Ausscheidung der Taxantheile der einzelnen Bahnverwaltungen in dem mehr als zwei Bahnverwaltungen umfassenden direkten Verkehr bestanden hatte, im verwichenen Monat wieder aufgehoben worden. Die Veranlassung zu dieser Schlußnahme gab die Erklärung der Verwaltungen der, nunmehr zu einer Betriebsunternehmung vereinigten Westbahn, Freiburger- und Franco-Suisse-Bahn, daß unter den veränderten Verhältnissen und da von ihnen überdieß die Besorgung ihres gesammten Betriebs-Dienstes à forfait vergeben worden sei, der Fortbestand des Abrechnungs-Bureau für sie keinen Werth mehr habe und sie in Folge dessen von dem daherigen Verkommniß zurücktreten. Die Erfahrung muß nun zeigen, inwiefern, nachdem zur Zeit die direkte Kartirung im schweizerischen Güterverkehr nicht mehr blos auf die Hauptstationen beschränkt, sondern auf sämmtliche Güterstationen ausgedehnt ist, die Abwickelung der Rechnungen, im Wege der Abrechnung von Bahn zu Bahn, mit derselben Raschheit und Zuverläßigkeit vor sich gehen wird, wie es vordem bei deren Erledigung durch eine centrale Rechnungsstelle der Fall war.

Die Eröffnung der Ausstellung von Baumaterialien, deren in unsern zwei letzten Geschäftsberichten Erwähnung geschehen, ist nunmehr definitiv auf den 1. August l. J. anberaumt worden.

Durch die neue Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern ist unsere Unternehmung für verschiedene Verkehrsrichtungen gegenüber der schweizerischen Centralbahngesellschaft in eine Konkurrenz-Stellung gekommen. In der Absicht, einem Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmungen vorzubeugen, sind zum Zwecke einer dießfälligen Verständigung zwischen dem Direktorium der Centralbahn und unserer Verwaltung Verhandlungen gepflogen worden, die zum Abschlusse eines, am Tage der Eröffnung jener Linie in Kraft getretenen, Konkurrenz- beziehungsweise Gemeinschafts-Vertrages geführt haben, welcher, soweit es den Güterverkehr betrifft, wesentlich auf dem Prinzip einer billigen Theilung des Konkurrenz-Verkehrs und der daherigen Einnahmen zwischen der Centralbahn einerseits und der Nordostbahn, beziehungsweise der Unternehmung der Zürich-Zug-Luzerner-Bahn anderseits beruht.

Von Seiten der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen ist der mit derselben abgeschlossene Konkurrenz-Vertrag betreffend den Güterverkehr vom 14. März 1860 auf den 1. Juni nächsthin gekündet worden. Die Unterhandlungen über die Erneuerung desselben sind gegenwärtig im Gange.

Die mit der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung gepflogenen Verhandlungen über die Erneuerung des Betriebsvertrages für die Linie Turgi-Waldshut und die

Umgestaltung und Erweiterung des direkten Verkehrs zwischen der badischen Staatsbahn und der Nordostbahn sind endlich im Berichtsjahre zum Abschluß gelangt. Die neuen Vereinbarungen, mittelst welchen auch die in Folge der Fortsetzung der badischen Bahn von Waldshut nach Constanz entstandenen Konkurrenzverhältnisse zwischen der badischen Staatsbahn und der Nordostbahn in einer für beide Theile befriedigenden Weise geregelt wurden, sind am 1. l. M. in Kraft getreten.

Außerdem wurde, speziell den Güterverkehr der Station Basel mit der Ostschweiz und den Bodenseeplätzen betreffend, zwischen der Nordost- und Centralbahngesellschaft einer- und der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung anderseits noch ein besonderer Konkurrenz-Vertrag abgeschlossen, der seinerseits wieder eine spezielle Verständigung über diesen Verkehr zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Centralbahngesellschaft nothwendig machte. Die bezüglichen Verträge haben indessen die allseitige definitive Zustimmung noch nicht erhalten.

Mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und der Direktion der königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Hauptstationen der königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie Hamburg und Lübeck einerseits und den Hauptstationen der schweizerischen Bahnen (via Lindau) anderseits. Zur Ausführung der dießfälligen Vereinbarungen werden gegenwärtig die erforderlichen Vorarbeiten getroffen.

Von Seiten des Verwaltungskomite's der Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Zürichsee ist das Ansuchen an uns gerichtet worden, über die zweckmäßigste, für den Pferdebetrieb berechnete, Schienenverbindung des hiesigen Personen- und Güterbahnhofes mit dem Stapelplatze der Dampfschifffahrtsgesellschaft am Schanzengraben beim Hôtel Baur au lac, sowie eine ausschließlich für die Personenbeförderung bestimmte Verlängerung dieser Verbindung bis zur Bauschanze, durch die Techniker unserer Gesellschaft Pläne und Kostenberechnungen ausarbeiten zu lassen. In Anbetracht, daß eine solche Schienenverbindung namentlich dem Güterverkehr zwischen unserer Bahn und den Ortschaften der beiden Seeufer eine wesentliche Erleichterung gewähren würde, haben wir nicht Anstand genommen, dem Gesuche Folge zu geben. Dabei glaubten wir, was das Tracé anbelangt, ganz die vom Verwaltungskomite vorgezeichnete Richtung befolgen und unserseits eine Einwirkung auf dasselbe nur insoweit eintreten lassen zu sollen, als es die Einmündung in den Bahnhof und den Anschluß an unsere Geleise betrifft. Seither hat nun die Dampfschifffahrtsgesellschaft den kantonalen Behörden ein Konzessions-Gesuch für die fragliche Schienenverbindung eingereicht.

In Rückantwort auf eine Anfrage des Tit. Präsidiums der städtischen Baukommission in Zürich, betreffend eine Geleiseverbindung zwischen dem hiesigen Vorbahnhofe und einem zu errichtenden städtischen Baumaterial-Magazin in der Oetenbacher Matte, beziehungsweise dem projektirten neuen Stadtquartier im Kräuel-Außersihl, ist von uns, auf Grund einer genauern technischen Untersuchung, die Möglichkeit eines solchen Geleiseanschlusses näher erörtert worden. Die Angelegenheit ist noch schwebend.