

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **16 (1868)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

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.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Einführung der Romanshorn-Norschacher Bahn in den Bahnhof Norschach, der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes und der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Beziehung aufzustellenden Bedingungen im Vorjahre begonnenen, umfangreichen Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und zum Abschlusse gebracht. In Folge dessen wurden diese Verhältnisse durch einen besondern, sehr detaillirten Vertrag geordnet, aus welchem wir lediglich die Grundbestimmung hervorheben zu sollen glauben, daß der Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutzung des Bahnhofes Norschach, der Hafenstation und der von dem Bahnhofe nach der Hafenstation, dem Kornhaufe zc. führenden Zweigbahn auf die Dauer der von dem h. Stände St. Gallen unter dem 14. Juni 1852 für die Bahnlinie Norschach-St. Gallen-Wyl erteilten Konzession, also bis zum Jahre 1954, als ein dingliches und daher auch für allfällige Rechtsnachfolger der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verbindliches Recht gegen Bezahlung eines Pachtzinses, welcher einem zu 5% berechneten Zinse von $\frac{3}{8}$ des Anlagekapitales gleichkommt, zugesichert wird. Dabei fand man es für angemessen, die in diesem Vertrage vereinbarte Grundlage auch auf die Verträge betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und betreffend die gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes Wallisellen durch beide Gesellschaften anzuwenden, und es wurden daher über die genannten Bahnhöfe neue Verträge in diesem Sinne abgeschlossen.

Durch die auf das künftige Spätjahr in Aussicht genommene Ausdehnung des Betriebes der Nordostbahn bis Norschach wird ein neues Konkurrenzverhältniß zwischen unserer Unternehmung und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen geschaffen, dessen Regulirung beiden Theilen als wünschenswerth erscheinen mußte. Wir haben daher mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen unter dem 26. Dezember abhin einen Nachtragsvertrag zum Konkurrenzvertrage vom 23. Mai 1865 abgeschlossen, durch welchen jenes Verhältniß definitiv geordnet worden ist. Die dießfällige Vereinbarung beruht im Wesentlichen auf dem Prinzipie der gleichheitlichen Theilung des Güterverkehrs zwischen der Station Winterthur und den in nördlicher und westlicher Richtung über Winterthur hinausliegenden Stationen einerseits und der Station Norschach und den Stationen der Rheinthallinie anderseits, soweit es die Strecke Winterthur-Norschach betrifft. Bezüglich des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs, auf welchen sich das Gemeinschaftsverhältniß nicht erstreckt, wurde vereinbart, daß für den dießfälligen Verkehr zwischen den oben bezeichneten Stationen über beide Routen, d. h. sowohl über St. Gallen, als über Romanshorn, eine direkte Abfertigung auf Grund gleicher Taxen und gleicher Transportbedingungen soll stattfinden können.

Die von uns in Gemeinschaft mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion für den Güterdienst zwischen Romanshorn und Friedrichshafen erstellte Trajektanstalt, über welche wir in unserm letztjährigen Geschäftsberichte nähere Mittheilungen zu machen die Ehre hatten, ist am 22. Februar abhin dem Verkehre übergeben worden, nachdem wir vorher mit der genannten Eisenbahndirektion über einige Detailpunkte des Trajektbetriebes und über die Trajekttaxen, sowie in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze die erforderlichen Vereinbarungen abgeschlossen hatten.

Bezüglich der Trajektirung der Güterwagen zwischen Romanshorn und Lindau haben wir zu berichten, daß die Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten drei große, je zur

Aufnahme von acht Güterwagen befähigte Trajekttschleppfähne hat erbauen lassen, von denen zwei bereits seit einiger Zeit für den Trajekttdienst auf der Romanshorn-Lindauer-Route verwendet werden und der dritte demnächst ebenfalls dem Betriebe übergeben werden wird. In Folge dieser Veränderung in den Schiffahrtseinrichtungen auf der genannten Route ist auch mit der königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung eine Verständigung in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze nöthig geworden und hat letztere im Weiteren, unter Hinweisung auf die namhafte Vermehrung ihres Schiffahrtsmateriales, eine Revision des hinsichtlich der gemeinschaftlichen Exploitation einzelner Dampfsbootlinien des Bodensees zwischen Bayern und der Nordostbahn schon seit längerer Zeit bestehenden Vertragsverhältnisses angeregt. Unter dem 20. Februar abhin wurde daher mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten ein neuer Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem das Fusionsverhältniß, im Wesentlichen unter Beibehaltung der bisherigen Grundlagen, auf die Routen Romanshorn-Lindau und Rorschach-Lindau beschränkt wird. Die oben erwähnten drei Trajekttschleppfähne bleiben Eigenthum der königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung, werden aber dem Fusionsdienste zur Verfügung gestellt, wogegen die hierseitige Verwaltung an Bayern die Hälfte der Anschaffungskosten zu verzinsen und außerdem noch eine angemessene jährliche Amortisationsquote zu entrichten hat.

Mit Bezug auf die im Tarifwesen in Verbindung mit andern Bahnverwaltungen getroffenen Maßnahmen ist zu bemerken, daß wir zum Behufe einer größern Belebung des Personenverkehrs zwischen den Stationen unserer Thurgauerlinie und denjenigen der Winterthur-Rorschacherbahn im Benehmen mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen einer nicht unerheblichen Reduktion der dießfälligen Tariffäße statt gegeben haben. Im Güterverkehr ist theils durch Erstellung neuer, theils durch Revision bereits bestehender Tarife eine größere Zahl von Aenderungen eingetreten, von denen wir uns erlauben folgende speziell aufzuführen: 1) Die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der großherzoglich badischen Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über unsere Linien; 2) die Einführung von Spezialtarifen für Getreide und Mehl, Hülsenfrüchte und Sämereien im direkten schweizerischen Eisenbahnverkehr; 3) die Aufstellung eines Spezialtarifs für den Transport von Bier auf den schweizerischen Bahnen mit ermäßigten Sätzen; 4) die Aufstellung von Spezial-Getreidetarifen ab württembergischen, bayerischen, oesterreichischen und ungarischen Stationen nach der Schweiz; 5) die Aufstellung eines direkten Getreidetarifs ab Romanshorn nach den burgundischen Hauptstationen via Verrièdes; 6) die Erstellung von Spezialtarifen für Holztransporte aus der Ostschweiz nach Ludwigshafen, Mannheim, Worms, Mainz, Köln, Aachen und andern rheinischen Stationen; 7) die Aufstellung von Spezialtarifen für den Transport von Eisenbahnschienen, Oberbaumaterialien und sonstigen Eisenfabrikaten aus Frankreich nach Deutschland und Oesterreich, und endlich 8) die durch die Konkurrenz der badischen Staatsbahnen nöthig gewordene Umarbeitung verschiedener Tarife, so namentlich der Gütertarife ab Basel nach und von der Ostschweiz, dem Bodensee und den vorarlbergischen Transitstationen, sodann nach und von den Stationen der sächsischen, bayerischen und württembergischen Bahnen, ferner des Gütertarifs ab Ludwigshafen nach und von Schaffhausen, den Bodenseeuferplätzen und vorarlbergischen Transitstationen, sowie des Gütertarifs ab Schaffhausen nach dem Bodensee *ic.* Im Weiteren haben wir mitzutheilen, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen auch einen neuen, auf dem Prinzipie der Differenzialtaren beruhenden Tarif für den Transport von lebenden Thieren unter sich vereinbart haben, welcher am 1. Februar l. J. in Kraft getreten ist und insbesondere für Transporte auf längere Strecken ganz namhafte Reduktionen gewährt.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß in Folge der wesentlichen und eingreifenden Aenderungen, die sich im Tarifwesen unserer sämtlichen deutschen Nachbarbahnen in letzter Zeit vollzogen haben, die Revision der sämtlichen direkten Verkehre mit denselben eine Nothwendigkeit geworden und auch bereits in der Ausführung begriffen ist.