

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **19 (1871)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

Wie in den früheren Jahren, so haben auch im Berichtsjahre Konferenzen der schweizerischen Bahnverwaltungen behufs Besprechung und Regelung gemeinschaftlicher Angelegenheiten stattgefunden. Von den Ergebnissen dieser Konferenzen heben wir hervor: 1. eine Modifikation derjenigen Bestimmungen des Vertrages über die Organisation der Konferenzen der schweizerischen Bahnverwaltungen vom 15. August 1863, welche sich auf das Stimmrecht der einzelnen Bahnen an den Konferenzen und auf die Zulassung neuer Bahnen zu denselben und zum direkten Verkehr beziehen; 2. die Abfassung einer Denkschrift zu Händen der schweizerischen Bundesversammlung betreffend den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen; 3. die Einsetzung eines ständigen Schiedsgerichtes für die Austragung von solchen Streitigkeiten zwischen einzelnen schweizerischen Bahnverwaltungen, die von internationalen Transporten herrühren, und endlich 4. die Vereinbarung von Maßregeln, welche eine raschere Abwicklung der Reklamationen aus dem Güterverkehr bezwecken, was im Hinblick auf die in neuerer Zeit diesfalls gemachten Erfahrungen sich als eine unabwiesbare Nothwendigkeit herausstellt.

Zum Zwecke der Erleichterung des lokalen Personenverkehrs haben wir auf den 1. Juni v. J. eine wesentliche Reduktion der sog. Hin- und Rückfahrtstaxen eintreten lassen. Während der Rabatt, welcher zu Gunsten der Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gewährt wird, früher bloß 20 % betragen hatte, genießen nunmehr die Hin- und Rückfahrtsbillets bis auf die Entfernung von 8 Stunden einen Rabatt von 35 % und von der 8. Stunde an einen solchen von 40 %. Von der Ansicht ausgehend, daß diese Erleichterung um so gewisser auch eine Steigerung des Verkehrs herbeiführen werde, je ausgedehnter das Gebiet sei, auf welches sich dieselbe erstreckt, hatten wir versucht, die Verwaltungen unserer schweizerischen Nachbarbahnen zu bestimmen, die nämliche Begünstigung der Hin- und Rückfahrt, wenn nicht allgemein, doch wenigstens für den direkten Personenverkehr ihrer Stationen mit den Stationen der Nordostbahn eintreten zu lassen. Leider waren aber unsere diesfälligen Schritte erfolglos.

Es ist uns im Berichtsjahre gelungen, in Betreff der am 1. Juli v. J. im internen Verkehr der Nordostbahn eingeführten neuen Waarenklassifikation uns mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen dahin zu verständigen, daß diese Klassifikation inskünftig auch Anwendung finden soll sowohl im direkten Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, als auch im direkten Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und den übrigen schweizerischen Bahnen andererseits. In Folge dessen ist eine Umarbeitung der diesfälligen Gütertarife nothwendig geworden. Die neuen Tarife, welche dem schweizerischen Waarenverkehr vielfache Taxerleichterungen bringen, werden in naher Zeit in Kraft gesetzt werden können.

In unserm letzten Geschäftsbericht haben wir die Gründe auseinandergesetzt, welche uns veranlaßt hatten, den Gütertarif Basel-Ostschweiz via Olten vom 1. Juni 1870, sowie den damit im Zusammenhange stehenden Vertrag zwischen den Verwaltungen der Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn einerseits und der großherzoglich badischen Staatsbahn andererseits betreffend den Konkurrenz-Güterverkehr, vom 6. August 1864, zu kündigen. Seither haben wir uns mit dem Direktorium der Centralbahn über die Tarifanstände, welche die Kündigung herbeigeführt hatten, verständigt. In Folge dessen ist die Kündigung des ebenerwähnten Vertrages zurückgezogen und sind im Monat September abhin neue Tarife für den Güterverkehr zwischen Basel und der Ostschweiz via Olten und via Waldshut in Wirksamkeit gesetzt worden.

Von anderweitigen Veränderungen in den Tarifen für den Güterverkehr unserer Bahn, welchen theilweise auch Verhandlungen mit andern Bahnen vorauszu gehen hatten, erwähnen wir die folgenden:

A. Im internen Verkehre der Nordostbahn und im direkten schweizerischen Verkehre derselben: a. die Aufstellung eines direkten schweizerischen Gütertarifs für die Stationen Konstanz bis Uttweil, in Form eines provisorischen Keerpeditio nstarifs ab Olten und Romanshorn; b. die Aufstellung eines Spezialtarifs für Getreide in vollen Wagenladungen ab den Grenzstationen Konstanz, Romanshorn, Korschach und Schaffhausen nach den Stationen der Nordostbahn, an Stelle des durch den neuen Gütertarif überflüssig gewordenen allgemeinen internen Getreidetarifs der Nordostbahn; c. die Ersetzung der neuen Tarife für Korschach Hafenstation (loco) und Korschach Bahnhof (transit) durch einen Tarif Korschach, nothwendig geworden zur Beseitigung von vielen Inkonvenienzen, welche die, zwar in den thatsächlichen Verhältnissen begründete, bisherige Unterscheidung zwischen zwei Stationen in Korschach zur Folge hatte; d. die Aufstellung verschiedener anderer Spezialtarife für den internen und direkten schweizerischen Verkehr, wie z. B. für den Transport von Steinen ab Korschach nach Konstanz zc., von Kohlen, Langholz zc. ab Basel nach der Ostschweiz zc., von Mehl zum Export aus der Ostschweiz über Basel, von Zucker ab Romanshorn u. a. m.

B. Im Verkehre mit ausländischen Bahnen. Umfänglichere Tarifarbeiten sind im verwichenen Geschäftsjahre nicht vollendet worden, da deren Anhandnahme in Folge der Ungewißheit über die Gestaltung der schweizerischen Tarifverhältnisse zunächst nicht angezeigt erschien und nachher die dringendere Beordnung dieser letztern die Kräfte vorwiegend in Anspruch nahm. Wir haben daher als Neuerungen auf diesem Gebiete lediglich Folgendes zu notiren: a. den direkten Tarif für den Güterverkehr zwischen italienischen Stationen einerseits und Romanshorn, Korschach, Schaffhausen und Basel anderseits via Brenner; b. den Tarif ab Basel (badische Bahn) und Waldshut nach der Ostschweiz; c. den Tarif ab Ludwigshafen, Speier und Neustadt, sowie ab Mannheim nach den Bodenseeuferorten zc.; d. den Tarif ab badischen und württembergischen Stationen nach dem Bodensee; e. den Uebernahmstarif für Getreide ab Wien nach Frankreich via Romanshorn-Berrières; f. den Kohlentarif ab Kehl und Waldshut nach der Ostschweiz; g. verschiedene Nachträge zu bereits in Kraft bestehenden Tarifen.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen des Geldmarktes, welche im Laufe des Berichtsjahres walteten, benutzt, um uns einen Theil der Geldmittel zu verschaffen, deren wir in den nächsten Jahren für den Bau neuer Linien, sodann für unsere Betheiligung bei der Gotthardbahn, ferner für die Vermehrung des Fahrmaterials u. s. w. bedürfen. Wir haben nämlich unterm 3. April und 30. November 1871 zwei 4½ prozentige Anleihen von je 5 Millionen Franken, von denen das erstere vom 15. Oktober 1881, das letztere vom 31. Juli 1881 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündigung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann und bis zum 15. April 1886, beziehungsweise bis Ende Januar 1887 in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, das erstere zum Kurse von 98½, das letztere zum Parikurs zu öffentlicher Subscription aufgelegt. Schon in der Mittagsstunde des ersten Zeichnungstages waren beide Anleihen bedeutend überzeichnet, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Zeichnungen vorgenommen werden mußte. Der Gesamtbetrag der bis zu jener Stunde erfolgten Zeichnungen hatte sich bei dem Anleihen vom 3. April 1871 auf Fr. 7,621,000, bei demjenigen vom 30. November gl. J. auf Fr. 12,559,000