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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 10 (1862)

Artikel: Zehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfallend das Jahr 1862

Autor: Escher, A.

Kapitel: 1: Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730489

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Tit.

Die unterzeichnete Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren zehnten, das Jahr 1862 umfassenden, Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

Seit dem Beginn der Wirksamkeit des im Monat März vorigen Jahres in Kraft getretenen Transport-Reglements für den direkten Schweizerischen Eisenbahnverkehr sind die Uebelstände, welche vorher namentlich bezüglich des Güterverkehrs im Schweizerischen Eisenbahntransportdienst geherrscht hatten, größtentheils verschwunden. Nicht nur hat in Folge der Bestimmungen dieses Reglements die Güterbeförderung an Regelmäßigkeit und Schnelligkeit erheblich gewonnen, sondern es ist durch dasselbe auch, unvorgreiflich der Gesetzgebung oder der Rechtspraxis der einzelnen Kantone, die Ersatzpflicht der Bahnverwaltungen in Fällen von Verlusten, Beschädigungen oder Verspätungen auf einheitlicher Grundlage und in einer Weise normirt worden, die allen billigen Anforderungen des verkehrtreibenden Publikums genügen dürfte. In der That sind die vielen Klagen, die früher in einzelnen Theilen des Landes über die Mangelhaftigkeit des Eisenbahntransportdienstes laut geworden waren, seither wesentlich verstummt. Die H. Schweizerische Bundesversammlung, welche in Folge von Petitionen, die noch unter der Herrschaft der alten Transportordnungen aus der mittlern und westlichen Schweiz an die Bundeshehörden gelangt waren, sich mit der Frage des Transportreglements beschäftigen mußte, hat daher auch, nach Anhörung eines sehr einläßlichen Berichtes des Bundesrathes und der bezüglichen Vernehmlassungen der einzelnen Stände, beschlossen, „es sei der Angelegenheit betreffend das Transportwesen auf den Schweizerischen Eisenbahnen einstweilen keine weitere Folge zu geben," und in den Erwägungsgründen zu ihrer dießfälligen Schlußnahme ausdrücklich anerkannt, daß durch das erwähnte Reglement „den meisten erhobenen Beschwerden bereits Rechnung getragen sei". — Im Laufe des Berichtsjahres sind die Verwaltungen der Freiburger Linie und des Jura Industriel jenem Reglemente ebenfalls beigetreten und zwar sowohl für ihren internen Verkehr als für den direkten Schweizerischen Verkehr. Sodann sind in der letzten Zeit auch für den Beitritt der Ligne d'Italie einleitende Verhandlungen gepflogen worden.

Veranlaßt durch eine von der H. Bundesversammlung dem Bundesrathe zur Begutachtung überwiesene Motion betreffend die Differential-Tarife der Eisenbahnen wurden die Eisenbahn-

verwaltungen von Seiten des Schweizerischen Departements des Innern um Mittheilung ihrer Ansichten über diese Materie ersucht. In Folge dieser Einladung haben die Bahnverwaltungen dem genannten Eidgenössischen Departemente eine ausführliche Denkschrift über jene Frage eingereicht, in welcher nachgewiesen wurde, daß das System der Differential-Tarife auch im Eisenbahnverkehr aller andern Länder Eingang gefunden habe; daß die Differential-Tarife der Schweizerischen Eisenbahnen weder mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, noch speziell mit Bestimmungen des Schweizerischen Eisenbahnrechts im Widerspruche stehen; daß, gegenüber der Konkurrenz der fremden Bahnen, für die Schweizerischen Eisenbahnen die größtmögliche Freiheit in der Tarifhandhabung, innerhalb der konzessionsgemäßen Schranken, eine Lebensbedingung sei, und endlich, daß die Differential-Tarife, wenn sie auch hie und da gewisse Einzeln-Interessen verletzen sollten, im Ganzen von bedeutendem volkswirthschaftlichem Nutzen seien, da sie in hohem Maße zur Belebung der Güter-Zirkulation beitragen. Mit der Frage des Transportreglements gelangte auch die Angelegenheit der Differential-Tarife vor die Bundesversammlung. Der Ausgang der daherigen Verhandlungen ist insofern der Anschauung der Bahnverwaltungen günstig, als sich der bereits erwähnte Bundesbeschluß auch auf die Differential-Tarife bezieht.

Wie wir in unserm letzten Geschäftsbericht in Aussicht gestellt, so ist im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidgenössischen Postdepartement und den Schweizerischen Bahnverwaltungen eine Vereinbarung über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen zu Stande gekommen. Gemäß dieser Vereinbarung haben die Bahnverwaltungen die Verbindlichkeit eingegangen: 1) überall, wo sich die Eidgenössischen Telegraphenbureaux nicht in den Bahnhöfen oder den Bahnstationen befinden, in den letztern Privat-Telegramme zur Ablieferung an das Eidgenössische Telegraphenbureau anzunehmen; 2) auf den Bahnstationen solcher Ortschaften, in denen sich kein Eidgenössisches, wohl aber ein Eisenbahntelegraphenbureau befindet, durch die Bahnangestellten Privatdepeschen auf der Eidgenössischen Leitung zu befördern, beziehungsweise abzunehmen und an die Adressaten abzuliefern, zu welchem Behufe die Eidgenössische Telegraphenverwaltung lediglich in den Bahnstationen der letztern Kategorie einen Apparat aufstellen und mit der öffentlichen Telegraphenleitung in Verbindung bringen zu lassen hat. Für die dießfälligen Leistungen beziehen die Bahnverwaltungen eine Entschädigung von 50 Centimes per Depesche. Für die Sicherheit des Bahnbetriebs sind die erforderlichen Garantien vermittelst der Bestimmung gegeben, daß die Beförderung der Privatdepeschen nur auf der Eidgenössischen Drahtleitung geschehen und die Bahndienstdepeschen hinsichtlich der Abfertigung vor den Privatdepeschen den Vorrang haben sollen. Auf Grund der vereinbarten Bestimmungen wird nun zunächst auf dem Netze der Nordostbahn und der Centralbahn ein Versuch mit der Beförderung von Privatdepeschen durch die Bahnangestellten gemacht. Was hiebei das Netz der Nordostbahn anbetrifft, so werden auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur und Frauenfeld Telegramme zu Handen des Eidgenössischen Lokaltelegraphenbureau's angenommen und sind die Stationen Andelfingen und Dietikon zur Beförderung von Privatdepeschen eingerichtet und befähigt worden. Eine Vermehrung dieser Stationen wird von der Schweizerischen Telegraphenverwaltung für einmal nicht als nothwendig erachtet.

Sodann haben wir mit dem Eidgenössischen Postdepartement eine Uebereinkunft abgeschlossen betreffend den Umbau der Telegraphenlinien längs der Nordostbahn. Hienach sollen die bestehenden Telegraphenlinien, im Falle des Bedürfnisses eines Umbaues derselben, in der Art umgebaut werden, daß eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Stangen an die Stelle der hölzernen treten. Bei Festsetzung der Normalien für die Bestandtheile der neuen Leitung ist auf die Sicherheit des Bahnbetriebs gebührende Rücksicht genommen worden. Sind auch die Ausgaben, welche unserer Unternehmung aus dem projektirten Umbau der Telegraphenleitung erwachsen, nicht unbedeutend, so konnten wir gleichwohl nicht Anstand nehmen, zu dem Arrangement Hand zu bieten, da sich mit Sicherheit erwarten läßt, daß nach durchgeführtem Umbau Störungen des Telegraphendienstes weit seltener als bisher eintreten und sich auch die jährlichen Reparaturkosten für uns vermindern werden. Nachdem, auf Grund von Spezial-Vereinbarungen, die Telegraphenleitung auf den Strecken Altstätten-Baden und Zürich-Weinfelden schon früher nach dem neuen Systeme umgebaut worden, werden nun im laufenden Jahre die Telegraphenlinien Baden-Aarau, Winterthur-Schaffhausen und Weinfelden-Romanshorn zum Umbau gelangen.

Der von der ehemaligen Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852 für eine feste Dauer von 10 Jahren, d. h. bis zum 1. Juni 1863, mit dem Schweizerischen Postdepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf letztere übergegangene Vertrag betreffend die Besorgung des Schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee ist vom Eidgenössischen Postdepartement auf den 1. Juni l. J. gekündigt worden. Ob eine Erneuerung des dießfälligen Vertragsverhältnisses in der Absicht der Postverwaltung liegt oder ob dieselbe für die Bedürfnisse des über den Bodensee zu vermittelnden internationalen Postverkehrs in anderer Weise vorzusorgen gedenkt, ist uns nicht bekannt. Verhandlungen über eine Erneuerung des Vertrages sind vom Eidgenössischen Postdepartement bis zur Stunde nicht veranlaßt worden.

Einer diesfälligen Einladung des Schweizerischen Postdepartements Folge leistend, sind wir, in Gemeinschaft mit dem Direktorium der Zentralbahn, mit demselben in jüngster Zeit in Unterhandlungen getreten, welche die Einführung von Nachtzügen auf den Linien Zürich-Bern resp. Biel und Basel-Luzern zum Zwecke haben. Bei zweckmäßiger Umgestaltung der Seitenpostkurse wird die Errichtung von Nachtzügen auf den betreffenden Linien unzweifelhaft nicht bloß für die Regelmäßigkeit und Beschleunigung des gesammten Schweizerischen Postverkehrs von ganz außerordentlichem Nutzen sein, sondern überdieß die Postverwaltung in den Stand setzen, im Postkurswesen sehr erhebliche Ersparnisse zu bewerkstelligen. Bei der großen Zahl der übrigen Züge, für welche eine Reduktion nicht als zuläßig erscheint, ist hinwieder aber leider nicht zu erwarten, daß die Nachtkurse eine irgend nennenswerthe Vermehrung des Personenverkehrs der beiden hier zunächst betheiligten Bahnen zur Folge haben werden. Es fällt in dieser Hinsicht namentlich in Betracht, daß wegen der geringen Ausdehnung des betreffenden Netzes die Ankunfts- und Abgangszeiten der Nachtzüge überall auf so ungeeignete Stunden fallen werden, daß die Benützung dieser Züge für den gewöhnlichen geschäftlichen Personenverkehr zwischen den Ortschaften der mittlern Schweiz kaum möglich ist. Gleichwohl haben wir im Hinblick auf die ungemeine Wichtigkeit, welche die angestrebte Verbesserung der Kommunikationen für den gesammten

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-