Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 16 (1868)

Artikel: Sechszehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1869 stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730435

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: 03.12.2025

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

II. Berhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die mit der Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Ginführung ber Romanshorn=Rorichacher Bahn in den Bahnhof Rorichach, der baulichen Ausgestaltung bieses Bahnhofes und der für die Mithenutzung desselben durch die Rordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Beziehung aufzustellenden Bedingungen im Vorjahre begonnenen, umfangreichen Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und zum Abschlusse gebracht. In Folge bessen wurden biese Berhältnisse durch einen besondern, sehr detaillirten Vertrag geordnet, aus welchem wir lediglich die Grundbestimmung hervorheben zu sollen glauben, daß der Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutung des Bahnhofes Norschach, der Hafenstation und der von dem Bahnhofe nach ber hafenstation, bem Kornhause 2c. führenden Zweigbahn auf bie Dauer ber von bem h. Stande St. Gallen unter bem 14. Juni 1852 für Die Bahnlinie Rorichach = St. Gallen = Byl ertheilten Konzeffion, also bis zum Jahre 1954, als ein bingliches und baber auch für allfällige Rechtsnachfolger ber Gesellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen verbindliches Recht gegen Bezahlung eines Pachtzinfes, welcher einem zu 5% berechneten Zinfe von 3/8 bes Anlagekapitales gleichkommt, zugesichert wird. Dabei fand man es für angemeffen, die in diesem Bertrage vereinbarte Grundlage auch auf die Berträge betreffend die Mitbenutung des Bahnhofes Winterthur durch die Gefellschaft der Ber= einigten Schweizerbahnen und betreffend bie gemeinschaftliche Benutung bes Bahnhofes Balli= sellen burch beibe Gesellschaften anzuwenden, und es wurden baher über die genannten Bahnhöfe neue Berträge in diesem Sinne abgeschlossen.

Durch die auf das künftige Spätjahr in Aussicht genommene Ausdehnung des Betriedes der Nordostbahn bis Korschach wird ein neues Konkurrenzverhältniß zwischen unserer Unternehmung und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen unter dem als wünschenswerth erscheinen mußte. Wir haben daher mit der Generaldirektion der Bereinigten Schweizerbahnen unter dem 26. Dezember abhin einen Nachtragsvertrag zum Konkurrenzvertrage vom 23. Mai 1865 abgeschlossen, durch welchen jenes Berhältniß definitiv geordnet worden ist. Die dießfällige Bereinbarung beruht im Wesentlichen auf dem Prinzipe der gleichheitlichen Theilung des Güterverkehrs zwischen der Station Binterthur und den in nördlicher und westlicher Nichtung über Binterthur hinausliegenden Stationen einerseits und der Station Korschach und den Stationen der Rheinthallinie anderseits, soweit es die Strecke Winterthur-Rorschach betrifft. Bezüglich des Personens, Gepäcks 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 Absertigung auf Grund gleicher Taren und gleicher Transportbedingungen soll stattsinden können.

Die von uns in Gemeinschaft mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion für den Güterdienst zwischen Romanshorn und Friedrichschasen 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 Trajekttaren, sowie in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze die ersorderlichen Vereinbarungen abgeschlossen hatten.

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

Aufnahme von acht Güterwagen befähigte Trajektschleppkähne hat erbauen lassen, von denen zwei bereits seit einiger Zeit für den Trajektdienst auf der Romanshorn-Lindauer-Route verwendet werden und der dritte demnächst ebenfalls dem Betriebe übergeben werden wird. In Folge dieser Beränderung in den Schiffahrtseinrichtungen auf der genannten Route ist auch mit der königlich bayerischen Sisenbahnverwaltung eine Berständigung in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnete nöthig geworden und hat letztere im Weitern, unter Hinweisung auf die namhaste Bermehrung ihres Schiffahrtsmateriales, eine Revision des hinsichtlich der gemeinschaftlichen Erploitation einzelner Dampsbootlinien des Bodensees zwischen Bayern und der Nordostbahn schon seit längerer Zeit bestehenden Bertrags-verhältnisses angeregt. Unter dem 20. Fedruar abhin wurde daher mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Berkehrsanstalten ein neuer Bertrag abgeschlossen, gemäß welchem das Fusionsverhältniß, im Wesentlichen unter Beides haltung der bisherigen Grundlagen, auf die Routen Romanshorn-Lindau und Korschach-Lindau beschränkt wird. Die oben erwähnten drei Trajektschleppkähne bleiben Eigenthum der königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung, werden aber dem Fusionsdienste zur Versügung gestellt, wogegen die hierseitige Verwaltung an Vapern die Hälfte der Anschssichen zu verzinsen und außerdem noch eine angemessen jährliche Amortisationsquote zu entrichten hat.

Mit Bezug auf die im Tarifwesen in Verbindung mit andern Bahnverwaltungen getrossenen Magnahmen ist zu bemerken, daß wir zum Behufe einer größern Belebung des Perfonenverkehrs zwischen den Stationen unserer Thurgauerlinie und benjenigen ber Winterthur- Norschacherbahn im Benehmen mit ber Generalbirektion ber Bereinigten Schweizerbahnen einer nicht unerheblichen Reduktion der dießfälligen Tariffäte ftatt gegeben haben. Im Güterverkehr ift theils burch Erstellung neuer, theils burch Revision bereits bestehender Tavise eine größere Zahl von Aenderungen eingetreten, von denen wir uns erlauben folgende speziell aufzuführen: 1) Die Einrichtung eines direkten Berkehrs zwischen ber großherzoglich babischen Bahn und den Bereinigten Schweizerbahnen über unsere Linien; 2) die Einführung von Spezialtarifen für Getreibe und Mehl, Sulfenfrüchte und Samereien im birekten schweizerischen Eisenbahnverkehr; 3) die Aufstellung eines Spezialtarifs für den Transport von Bier auf den schweizerischen Bahnen mit ermäßigten Sagen; 4) die Aufstellung von Spezial-Getreibetarifen ab württembergischen, bagerischen, oesterreichischen und ungarischen Stationen nach der Schweiz; 5) die Aufstellung eines direkten Getreidetarifs ab Romanshorn nach den burgundischen Hauptstationen via Verridres; 6) die Erstellung von Spezialtarisen für Holztransporte aus der Ostschweiz nach Ludwigs: hafen, Mannheim, Borms, Mainz, Köln, Aachen und andern rheinischen Stationen; 7) die Aufstellung von Spezialtarisen für ben Transport von Gisenbahnschienen, Oberbaumaterialien und sonstigen Gisensabrikaten aus Frankreich nach Deutsch land und Desterreich, und endlich 8) die durch die Konkurrenz der badischen Staatsbahnen nöthig gewordene Umarbeitung verschiedener Tarife, so namentlich ber Gütertarife ab Basel nach und von der Oftschweiz, dem Bodensee und den vorarlbergischen Transitstationen, sodann nach und von den Stationen der sächsischen, banerischen und württembergischen Bahnen, ferner bes Gütertarifs ab Ludwigshafen nach und von Schaffhausen, ben Bobenseeuserplätzen und vorartbergischen Transitstationen, sowie des Gütertariss ab Schaffhausen nach dem Bodensee 2c. Im Weitern haben wir mitzutheilen, daß die ichweizerischen Bahnverwaltungen auch einen neuen, auf bem Bringipe ber Differengialtaren beruhenden Tarif für den Transport von lebenden Thieren unter sich vereinbart haben, welcher am 1. Februar I. J. in Rraft getreten ift und insbesondere für Transporte auf längere Streden gang namhafte Reduktionen gewährt.

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