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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 17 (1869)

Artikel: Siebenzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1870 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730495

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 25.05.2025

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

„nahme von Aktien bis auf den Nominalbetrag von höchstens 5 Millionen Franken mitzuwirken, immerhin übrigens „in der bestimmten Meinung, daß die von der Nordostbahngesellschaft gezeichneten Aktien denjenigen, welche von inländischen „oder auswärtigen Bankinstituten oder Bankhäusern werden übernommen werden, in allen Richtungen gänzlich gleich zu „stellen sind. 2) Beschlüsse der Direktion, vermittelst welcher dieselbe von dieser Ermächtigung Gebrauch macht, unter„liegen der Genehmigung des Verwaltungsrathes." Diese Anträge wurden von der Generalversammlung einmüthig genehmigt, wie auch die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn ihrerseits am gleichen Tage analoge Schlußnahmen gefaßt hat. Wie die Sachen zur Zeit liegen, so ist kaum noch daran zu zweifeln, daß die an der internationalen Gotthardkonferenz vertretenen Staaten ihre definitive Zustimmung zu den im Schlußprotokolle niedergelegten Vereinbarungen geben und demgemäß auch die vorgesehene Subvention von 85 Millionen gewähren werden, so daß man, da mittlerweile auch die erforderlichen Einleitungen zur Beschaffung des Privatkapitals mit aller Aussicht auf Erfolg getroffen worden sind, nunmehr der frohen Zuversicht leben kann, daß das Zustandekommen des großen Werkes endlich gesichert sei.

Nachdem schon seit Jahren kranke Arme, welche auf Kosten ihrer Gemeinden Bäder besuchen, für die Hin- und Rückreise um die halbe Taxe befördert worden, haben wir auf Anfang des laufenden Jahres diese Begünstigung auch auf solche arme Kranke, welche auf Gemeindekosten in einer öffentlichen Kranken- oder Versorgungsanstalt oder in einem Krankenasyl untergebracht werden sollen, ausgedehnt und hievon den hohen Regierungen derjenigen Kantone, auf deren Gebiet sich die Linien der Nordostbahn erstrecken, zu Handen der betreffenden Behörden Kenntniß gegeben.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Der im vorangegangenen Abschnitt erwähnte, unter dem 2. Februar letzten Jahres mit dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn abgeschlossene Vertrag betrifft das Verhältniß zwischen den beiden Bahnunternehmungen bezüglich der Subventionirung der Gotthardbahn, und es hat die Generalversammlung durch Annahme obigen Antrages I implicite auch diesem Vertrage ihre Genehmigung ertheilt. Gemäß demselben hat an die Subvention von 7 Millionen Franken, welche beide Gesellschaften zusammen zu geben haben, jeder Theil die Hälfte beizusteuern, wogegen dann der Ertrag desjenigen Verkehrs von Personen, Gepäck, Vieh und Waaren, welcher, vom Auslande kommend und die westliche, nördliche und östliche Schweizergrenze von Genf bis Landquart überschreitend, Theile der Nordost- oder der Centralbahn als Transit durchzieht und sich über Luzern oder Zug hinaus nach Stationen der Gotthardbahn oder weiter bewegt, sowie auch der Ertrag des entsprechenden Verkehrs in der umgekehrten Richtung zwischen den beiden Kontrahenten gleichheitlich getheilt wird. Mit Ausnahme der Dauer sind alle Hauptpunkte des Vertrages schon im Jahre 1865 zwischen den beiden Bahnverwaltungen vereinbart worden. Hinsichtlich der Dauer weichen die neuen Bestimmungen von den im Jahre 1865 vereinbarten darin ab, daß nunmehr das bezügliche Gemeinschaftsverhältniß für die ganze Dauer der Konzessionen der beiden Gesellschaften fest konstituirt ist, während früher nur eine Dauer von 10 Jahren, vom Zeitpunkt der Eröffnung des großen Tunnels an gerechnet, und in der Meinung festgesetzt war, daß nach Ablauf dieser Frist die Subventionssumme in demjenigen Verhältnisse definitiv auf die beiden Gesellschaften ausgeschlagen werden solle, in welchem sich der Gemeinschaftsverkehr während jener zehnjährigen Periode über die beiderseitigen Linien bewegt hat.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Rorschach wurden die Stationen derselben mit den sämmtlichen Güterstationen der übrigen schweizerischen Bahnen in direkten Güterverkehr gesetzt. Gleichzeitig wurde auch für den Verkehr der Stationen der neuen Linie mit denjenigen Stationen der übrigen Bahnen, für welche ein Bedürfniß dazu vorlag, die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

In Folge der Eröffnung der Linie Romanshorn-Rorschach mußten die sämmtlichen Tarife für den direkten Personen- und Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen umgearbeitet werden. Bei diesem Anlasse wurde für den Verkehr der thurgauischen Stationen mit den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen Räterschen — Mörschwyl, mit Rücksicht auf den großen, die normalen Taxen außerordentlich erhöhenden Umweg, den dieser Verkehr zu nehmen hat, namhaften Reduktionen der Taxen stattgegeben.

Mit der k. k. österreichischen Südbahngesellschaft und den übrigen betheiligten Bahnen ist ein direkter Personenverkehr zwischen den Hauptstationen der Nordostbahn und der Centralbahn einerseits und denjenigen von Tyrol und Italien anderseits über den Brenner vereinbart und am 1. Juni in Kraft gesetzt worden.

Auch mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist endlich eine Vereinbarung über Ausgabe direkter Personenbillete und Gepäckscheine im Verkehr zwischen einzelnen Stationen der Nordostbahn und Lyon, Marseille und Nizza (auf 1. Januar 1870) zu Stande gekommen.

Zum Behufe der Erleichterung des Verkehrs der inländischen öffentlichen Korn- und Getreidelagerhäuser haben wir uns mit den übrigen betheiligten schweizerischen Bahnverwaltungen verständigt, solchen Getreidetransporten, welche, von einer schweizerischen Grenzstation kommend, auf einer Binnenstation durch Vermittelung eines öffentlichen Korn- oder Lagerhauses in Wagenladungen reexpedirt werden, die betreffende direkte Taxe zu gewähren, zuzüglich einer mäßigen Reexpeditions-Gebühr.

Bekanntlich wird auf den schweizerischen Eisenbahnen das Gewicht gewisser Waarenartikel, wie Holz, Steine u. s. w., nach Normalgewichtssätzen, anstatt durch Abwägung, ermittelt und sind dabei namentlich für Holz die Normalsätze so tief gegriffen, daß sie in allen Fällen, wo das Holz nicht einen sehr hohen Grad von Trockenheit erreicht hat, weit unter der Wirklichkeit stehen. Dieses Verfahren hat zur Folge, daß sehr häufige Wagenüberlastungen vorkommen, welche die Sicherheit der Bahnzüge ernstlich gefährden. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes haben u. A. die süddeutschen Bahnverwaltungen die Normalgewichtssätze gänzlich abgeschafft und dafür überall die Gewichtserhebung mittelst Abwägung eingeführt. Die schweizerischen Bahnverwaltungen hinwieder glaubten für einmal noch nicht so weit gehen zu dürfen; dagegen haben sie im Interesse der Betriebssicherheit für Holz neue Normalgewichtssätze unter sich vereinbart, welche der Wirklichkeit viel näher kommen als die bisherigen und auf den 1. Mai nächstkünftig in Kraft gesetzt werden sollen. Diese Aenderung der Normalgewichtssätze würde indessen, wofern ihr nicht eine entsprechende Tarreduktion zur Seite gienge, eine namhafte Erhöhung der Holzfrachten in sich schließen, was für den Holzhandel fatale Störungen verursachen dürfte. Um diesen möglichst zuvorzukommen, werden wir gleichzeitig mit der Inkraftsetzung der neuen Normalsätze einen Spezialtarif für die Beförderung von Holz auf der Nordostbahn einführen, welcher unter der Voraus-

setzung der Gewichtsermittelung durch Abwägung und der möglichsten Ausnutzung der Wagentragkraft sehr billige Transporttaxen gewährt, indem derselbe auf der Basis von 1 Cts. per Zentner und Stunde nebst einem fixen Zuschlage von 4 Cts. per Zentner berechnet ist. Einen entsprechenden Spezialtarif für Steine, Ziegel, Sand u. dgl. haben wir bereits unter dem 15. v. Mts. in Kraft gesetzt und zu diesem Behufe eine größere Anzahl unserer Stationen mit Brückenwaagen versehen.

Der am 1. Juni 1864 eingeführte direkte Güterverkehr zwischen den bayerischen Staatsbahnen und den schweizerischen Bahnen wurde im Berichtsjahre einer gänzlichen Umarbeitung unterworfen. Die dießfälligen neuen Tarife sind auf 1. März abhin in Kraft gesetzt worden. Ebenso ward auch der direkte Güterverkehr zwischen den schweizerischen Bahnen einerseits und der k. k. priv. Kaiserin-Elisabethbahn und einzelnen Hauptstationen der k. k. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft anderseits vom 1. Juni 1864 vollständig umgearbeitet und auf die sämmtlichen Hauptstationen der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft ausgedehnt. Der neue Verbandsverkehr ist unter dem Titel „ungarisch-österreichisch-schweizerischer Güterverkehr", soweit er den Transit via Genf betrifft, bereits unter dem 15. Februar l. J. in Kraft getreten und die Inkraftsetzung auch des übrigen Verkehrs wird demnächst erfolgen.

Zwischen der k. k. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn und den k. bayerischen Staatsbahnen einerseits und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits ist im Berichtsjahre ein „Uebereinkommen über die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen in ihrem wechselseitigen Verhältnisse und über das Verfahren zur Regelung von Entschädigungsforderungen im schweizerisch-österreichisch-ungarischen, „beziehungsweise im bayerisch-schweizerischen Güterverkehr" abgeschlossen worden. Dasselbe ist den 15. Februar l. J. in Kraft getreten.

Im Benehmen mit der k. württembergischen Eisenbahndirektion wurde ein Tarif für die Güterbeförderung mittelst Trajektschiff zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, desgleichen im Benehmen mit der Generaldirektion der k. bayerischen Staatsbahnen ein Tarif für den Gütertransport mittelst Trajektbooten zwischen Romanshorn und Lindau aufgestellt.

Von den übrigen Verhandlungen und Arbeiten im Tarifwesen haben wir noch speziell zu erwähnen: a) die Aufstellung direkter Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der Linie Bulle-Romont, b) die Aufstellung neuer Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der neuen Bahnstrecke der Ligne d'Italie von Sitten bis Siders, c) die Umarbeitung der Tarife für den Güterverkehr von Basel und von Genf transit nach der Ostschweiz, von Schaffhausen, sowie von Waldshut, Basel, Mannheim und Ludwigshafen nach dem Bodensee, d) die Aufstellung eines direkten Tarifes für den Güterverkehr der deutschen Nordseehäfen, sodann von Lübeck und einigen Weser-Stationen mit der Ostschweiz, e) die Umarbeitung der Gütertarife von Basel und Schaffhausen im Verkehr mit den Stationen der k. sächsischen westlichen Staatsbahnen, f) die Umarbeitung sämmtlicher Tarife für den Kohlentransport, g) die Aufstellung von Spezialtarifen für Sprit und für Zinkblech im Verkehr mit den k. sächsischen Staatsbahnen und für Eisenfabrikate aus Frankreich nach Oesterreich und h) die Aufstellung von Spezialtarifen für die Beförderung von Bier und von Eis im schweizerischen Verkehr.