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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 19 (1871)

Artikel: Neunzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. Mai 1872 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, F.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730472

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

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 Handen 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 Abwickelung der Reklamationen aus dem Güterverkehr bezwecken, was im Hinblick auf die in neuerer Zeit diesfalls gemachten Erfahrungen sich als eine unabweisbare 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 blos 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 erstrecke, 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 anderseits. 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 anderseits 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 vorauszugehen 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 Reexpeditionstarifs ab Olten und Romanshorn; b. die Aufstellung eines Spezialtarifs für Getreide in vollen Wagenladungen ab den Grenzstationen Konstanz, Romanshorn, Rorschach 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 Rorschach Hafenstation (loco) und Rorschach Bahnhof (transit) durch einen Tarif Rorschach, nothwendig geworden zur Beseitigung von vielen Inkonvenienzen, welche die, zwar in den thatsächlichen Verhältnissen begründete, bisherige Unterscheidung zwischen zwei Stationen in Rorschach 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 Rorschach nach Konstanz 2c., von Kohlen, Langholz 2c. ab Basel nach der Ostschweiz 2c., 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, Rorschach, 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 2c.; d. den Tarif ab badischen und württembergischen Stationen nach dem Bodensee; e. den Uebernahmstarif für Getreide ab Wien nach Frankreich via Romanshorn-Verrières; 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 Fahrmateriales 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 Aufkündung 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 Gesammtbetrag 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