

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 9 (1861)

Artikel: Neunter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1862 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730434>

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: 17.05.2025

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen,

Gleichwie in frühern Jahren, so haben wir auch im Laufe des Berichtsjahres durch Abordnungen an vielen Konferenzen Theil genommen, welche Schweizerische Eisenbahngesellschaften, bald in weitem, bald in engem Kreise versammelt, Behufs Begründung thunlichst übereinstimmender Betriebseinrichtungen abgehalten haben. Ein Hauptergebniß dieser Konferenzen ist die bereits erwähnte Aufstellung eines einheitlichen Transport=Reglementes und einer einheitlichen Waarenklassifikation für den direkten Schweiz. Eisenbahnverkehr und die Einführung desselben Reglementes und derselben Waarenklassifikation auch für den internen Verkehr der den größten Theil des Schweiz. Eisenbahnnetzes bildenden Bahnen. Jene Konferenzen beschäftigten sich ferner mit der Vereinbarung der Fahrtenpläne im Interesse des thunlichsten Ineinandergreifens der Bahnzüge der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, mit Modifikationen in dem Taxenwesen, so weit solche als nothwendig erschienen, um die Schweiz. Eisenbahnen so viel als möglich mit denjenigen des Auslandes konkurrenzfähig zu machen, mit dem Durchlaufen des Transportmaterials von dem Gebiete einer Eisenbahngesellschaft auf dasjenige anderer, mit dem bei den verschiedenartigen Abrechnungen zwischen den einzelnen Eisenbahngesellschaften zu beobachtenden Verfahren u. s. f. In letzterer Beziehung dürfte der Erwähnung werth sein, daß der Grundstein zu der Aufstellung eines Centralabrechnungsbureau's gelegt worden ist. In Folge einleitender Verhandlungen, welche im Laufe des Berichtsjahres statt gefunden haben, wurde nämlich letztthin von einer Konferenz fast aller Schweiz. Eisenbahngesellschaften beschlossen, einem Abrechnungsbureau die Repartition der aus dem direkten Verkehre von mindestens drei Bahnen herrührenden Transporteinnahmen unter die betreffenden Gesellschaften zu übertragen. Dabei wurde die Zuweisung weiterer Geschäfte an dieses Bureau, wie namentlich der Controle über das Durchlaufen der Personen- und Güterwagen, ausdrücklich vorbehalten. Es wurde bestimmt, daß das Bureau seinen Sitz in Zürich haben und daß es unter unserer Aufsicht stehen solle. Die Kosten des Bureau's werden von den betreffenden Eisenbahngesellschaften zu $\frac{1}{3}$ nach Verhältniß der Kilometerzahl jeder Bahn, zu $\frac{2}{3}$ nach Verhältniß des Antheils der einzelnen Gesellschaften an dem Ertrage des in den Geschäftskreis des Bureau's fallenden Verkehrs getragen. Noch dürfte hier die geeignete Stelle für die Mittheilung zu finden sein, daß im Laufe des Berichtsjahres die Telegraphenstationen der verschiedenen Schweiz. Eisenbahnverwaltungen unter sich in direkten Verkehr gebracht worden sind, so daß nunmehr die Telegraphenlinien der sämtlichen Schweiz. Eisenbahnen ein einheitliches Schweiz. Bahntelegraphennetz zur Beförderung von Eisenbahndienstdepeschen bilden.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist die Meldung enthalten, daß zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Beseitigung sämtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände nur noch die Verein-

barung eines neuen, den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen angepassten Vertrages betreffend den Bahnhof Wallisellen erübrige. Dieser Vertrag ist nun im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen worden. Er beruht, abgesehen von den Bestimmungen über die Eigenthumsverhältnisse, im Uebrigen wesentlich auf denselben Grundsätzen, welche in dem Vertrage mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bahnhof Winterthur Geltung erhalten haben.

Mit der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher zwischen der Nordostbahn und den rückliegenden Schweizerischen Bahnen einerseits und den Königl. Bayerischen Staatsbahnen und den rückliegenden Deutschen Bahnen anderseits ein direkter Güterverkehr, auf Grund direkter Tarife und mit direkter Kartirung, via Romanshorn begründet werden soll. Diese Einrichtung, welche von uns schon seit Jahren angestrebt worden ist, wird, wie wir hoffen, ein wichtiger Faktor für die stärkere Belebung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland und insbesondere für die Vermehrung des Transitverkehrs über unsere Bahn werden. Jene Uebereinkunft hat zwar leider noch nicht in ihrem ganzen Umfange Vollziehung finden können, dagegen ist in Folge derselben und als einleitende Maßregel in jüngster Zeit auf dem Bahnhofe in Romanshorn ein Bayerisches Abfertigungsbureau etablirt worden, welches die Vermittelung des mit direkten Frachtbriefen versehenen Güterverkehrs zwischen den Schweizerischen und den Deutschen Bahnen zu besorgen hat, so daß für diesen Verkehr jetzt schon eine Expeditoren-Vermittelung nirgends mehr erforderlich ist.

Die von der Großh. Badischen Eisenbahnverwaltung gestellte Schlußrechnung über die von uns vertragsgemäß zur Hälfte zu bestreitenden Kosten der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut und die von uns angefertigte Rechnung über die bisherigen Verwendungen für den Bahnhof Schaffhausen, welche Baden uns zur Hälfte zu ersetzen hat, wogegen es wieder zur Hälfte Miteigenthum an dem Bahnhofe Schaffhausen erwirbt, sind zur Zeit Gegenstand einläßlicher Verhandlungen zwischen den beiden theilnehmenden Verwaltungen.

Als es sich darum handelte, die Genehmigung der Regierung von Schaffhausen für den Plan über die definitive Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen einzuholen, entstand die Frage, wer von den beiden Miteigenthümern an diesem Bahnhofe die bisherigen Verhandlungen mit den Schaffhausen'schen Behörden zu pflegen habe, ob die Großh. Badische Eisenbahnverwaltung oder wir. Selbstverständlich hätte dieß nicht von Badischer und zugleich auch von unserer Seite geschehen können. Mit Rücksicht darauf, daß der Bahnhof Schaffhausen zuerst in unserm ausschließlichen Eigenthume, beziehungsweise in demjenigen der in der Nordostbahngesellschaft aufgegangenen ehemaligen Rheinfaldbahngesellschaft gestanden hat und erst später in Folge Vertrages zu einem gemeinsamen Bahnhofe der Schweiz. Nordostbahngesellschaft und Baden's gemacht worden ist, beanspruchten wir für uns das Recht, die bezeichneten Verhandlungen mit den Schaffhausen'schen Behörden zu führen. Möchte es auch in dem Falle, um den es sich gerade handelte, als ziemlich gleichgültig erscheinen, welche von den beiden Verwaltungen sich mit den Schaffhausen'schen Behörden in's Vernehmen setze, so glaubten wir doch der Konsequenzen wegen in

dieser Angelegenheit schon von Anfang an den der Natur der Verhältnisse entsprechenden Standpunkt einnehmen und behaupten zu sollen. Nach längern Verhandlungen trat endlich Baden unserer Anschauungsweise bei.

Wir haben in unsern letzten Geschäftsbericht einlässliche Mittheilungen über die Haltung niedergelegt, welche wir gegenüber den für eine Alpeneisenbahn über den Lukmanier und über den Gottthard bestehenden Komite's, die beide eine Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung der von ihnen angestrebten Unternehmungen nachsuchten, einnehmen zu sollen glaubten. Diese Mittheilungen beschränkten sich nicht auf das damalige, sondern erstreckten sich bis in das gegenwärtige Berichtsjahr hinein. Wir haben denselben zur Zeit nichts beizufügen, weil uns mittlerweile jegliche Veranlassung zu weiterm Vorgehen in Sachen mangelte.

Schon in unserm letzten Geschäftsberichte haben wir davon Meldung gethan, daß sich in den Bezirken Bülach und Regensburg Komite's gebildet haben, welche die Erbauung einer Pferdeisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Verlikon anstrebten, daß sich dieselben an uns mit dem Wunsche gewendet, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Ausführung ihres Vorhabens hülfsreiche Hand bieten und daß wir auf daheringe Unterhandlungen eintreten zu sollen glaubten. Diese Unterhandlungen sind mittlerweile noch nicht zum Ziele geführt, wohl aber demselben erheblich näher gerückt worden. Es haben sich die beiden Komite's gemäß ihrem ursprünglichen Vorhaben auch an die Regierung von Zürich gewandt, um eine Betheiligung des Staates bei der Ausführung der projektirten Pferdebahn zu erwirken. Die mit der Prüfung dieser Angelegenheit beauftragte Kommission der Regierung hat eine Konferenz veranstaltet, zu welcher Abordnungen der Komite's der Bezirke Bülach und Regensburg sowie der Direktion der Nordostbahn eingeladen wurden. Die Konferenz ordnete vorerst weitere Untersuchungen in verschiedenen Richtungen an. Nachdem dieselben werden zu Ende geführt worden sein, wird sie neuerdings zusammentreten und sodann voraussichtlich endschäftliche Entschlüsse zu fassen im Falle sein.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Laufe des Berichtsjahres sind zu diesem Behufe keine Schritte gethan worden. Weist auch die Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1861 mit Ende dieses Jahres einen Passivsaldo von Frkn. 411,135. 93 auf, so glaubten wir gleichwol unter den damaligen ungünstigen Verhältnissen ein neues Anleihen nicht abschließen, sondern hiefür förderlichere Verumständungen abwarten und uns mittlerweile anderweitig behelfen zu sollen. Der Erfolg hat die Wichtigkeit des von uns in Anwendung gebrachten Verfahrens außer Zweifel gestellt. Wenn wir auch einlässlichere Mittheilungen über das in diesem Jahre abgeschlossene neue Anleihen von 5 Millionen Franken erst in unsern nächsten Geschäftsbericht niederzulegen haben werden, so darf wohl nichts desto weniger jetzt schon erwähnt werden, daß wir es zu sehr günstigen Bedingungen für unsere Unternehmung erhältlich machen konnten. Der Betrag des neuen Anleiheus wurde auf 5 Millionen Franken festgesetzt,