

# Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **13 (1865)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Bei den im vorangegangenen Abschnitte erwähnten schweizerischen Subventionen für die Gotthard-Linie sind die Central- und Nordostbahn zusammen mit der Summe von 7 Millionen Franken theilhaftig, wovon jede der beiden Bahnen die Hälfte übernimmt. Dieses Beitragsverhältniß beruht auf einem zwischen den beiden Bahnverwaltungen abgeschlossenen Vertrage, welchem das Prinzip zu Grunde liegt, daß die beiden Bahnunternehmungen einerseits an das nationale Werk in gleichem Maße beisteuern, andererseits aber auch die aus demselben für sie hervorgehenden Vortheile möglichst gleichmäßig genießen sollen. Der Vertrag ward s. B. in Verbindung mit dem Subventionsgesuche der ständigen Kommission der Gotthardvereinigung der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vorgelegt und es wurde daraufhin von der letzteren der Direktion die Ermächtigung erteilt, nach Mitgabe desselben gemeinschaftlich mit der Centralbahngesellschaft einen Beitrag von 7 Millionen Franken als Subvention für die Verwirklichung der Gotthardunternehmung zuzusichern.

Mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen wurde ein neuer Konkurrenzvertrag betreffend den Güterverkehr abgeschlossen, welcher am 1. Juni abhin in Kraft getreten ist und im Wesentlichen auf den nämlichen Grundlagen beruht, auf welche der frühere Konkurrenzvertrag basirt war.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, den Güterverkehr der Station Basel mit der Ostschweiz und den Bodenseeplätzen betreffenden Verträge zwischen der Nordost- und Centralbahngesellschaft einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung andererseits, sodann speziell zwischen der Nordost- und der Centralbahngesellschaft haben endlich im Berichtsjahre die allseitige definitive Zustimmung erlangt und sind mit dem 1. Juli abhin in Kraft getreten. In Folge dieser Vereinbarungen wurde eine neue Aufstellung des Gütertarifes für den Verkehr zwischen Basel und der Ostschweiz nothwendig, welche indessen nur geringe Modifikationen des vorher bestandenen Tarifes enthält.

In Folge der Fortsetzung der badischen Rheinthalbahn bis Konstanz ist auch eine neue Regulirung der Tarifs- und Instradirungsverhältnisse für den direkten Güterverkehr zwischen der Großherzoglich badischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen nöthig geworden. Zu diesem Ende sind im Berichtsjahre zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung andererseits die erforderlichen neuen Vereinbarungen abgeschlossen worden, deren Vollziehung theils schon stattgefunden hat, theils gegenwärtig vorbereitet wird.

Im Fernern wurde im Berichtsjahre einer umfassenden Revision der Tarife für den Personen- und Güterverkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und der französischen Ostbahn stattgegeben und via Rheinroute eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von den wichtigsten ostschweizerischen Stationen nach und von den Hauptstationen Belgien's, sowie nach und von London eingerichtet.

Von den betreffenden Eisenbahnkomitees angegangen, durch unser Personal die technischen Vorstudien für eine Remptthalbahn, sodann für eine obere Töbththalbahn und für eine Eisenbahnverbindung von Bremgarten zum Anschluß an die Nordostbahn, beziehungsweise die Linie Zürich-Zug-Luzern in der Richtung nach Zürich vornehmen zu lassen, haben wir zwar keinen Anstand genommen, den diesfälligen Ansinnen zu entsprechen, dabei aber zur Verhütung von Mißverständnissen nicht ermangelt, hervorzuheben, daß durch unsere Handbietung den Entschliessungen der Nordostbahngesellschaft in Betreff ihrer Mitwirkung bei der Ausführung der angestrebten Eisenbahnlinien in keiner Weise vorgegriffen werden solle.

### III. Kapitalbeschaffung.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir uns dahin vernehmen lassen, daß wir in der Lage seien, für die Beschaffung der weitem Fonds, derer unsere Unternehmung bedürfe, den Wiedereintritt völlig entsprechender Konjunkturen abzuwarten. Solche Konjunkturen traten nun wirklich im Frühherbste des Berichtsjahres ein und wir unterließen nicht, sie bestmöglich zu benutzen. Wir schlossen mit der schweizerischen Kreditanstalt ein weiteres Anleihen von 3 Millionen Franken unter sehr annehmbaren Bedingungen ab. Dieses Anleihen ist zu 4 1/2 % verzinslich. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende November 1877 unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende November 1895 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein.

### IV. Betrieb.

#### A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämtliche auf der Nordostbahn ausgeführte Bahnzüge im Ganzen 944,604 Kilometer (gegenüber 873,228 im Vorjahre) zurückgelegt.

Davon fallen:

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnellzüge und Personenzüge . . . . .	580,340	593,421
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	186,229	189,107
3. auf Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	106,659	162,076
	Zusammen 873,228	944,604