Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **11 (1863)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zum Behufe „der Erzielung möglichster Uebereinstimmung in dem Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen und der Regelung der Beziehungen der Bahnverwaltungen unter sich" ist im Berichtsjahre zwischen den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein neuer, am 1. Januar l. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden. Nach demselben werden die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der schweizerischen Eisenbahnen auch fernerhin auf dem Wege von Konferenzen der Bahnverwaltungen behandelt werden. Bei Feststellung der Organisation der Konferenzen hat man die bisher gemachten Erfahrungen möglichst zu Rathe gezogen, sowie auch dem Umstande gebührende Rechnung getragen, daß der Kreis der Verwaltungen, welche an den Konferenzen Theil nehmen, sich im Verlaufe der Zeit erheblich erweitert hat. Mit Ausnahme der Ligne d'Italie sind nunmehr sämmtliche schweizerische Eisenbahnunternehmungen diesen Konferenzen und damit auch dem directen schweizerischen Eisenbahnverkehr beigetreten. Auch der Beitritt der Ligne d'Italie, für welchen die einleitenden Schritte längst gethan worden, dürfte in nächster Zeit erfolgen.

Von den wichtigeren Resultaten der letztjährigen schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen sind hier namhaft zu machen: a) der Abschluß einer Uebereinkunft betreffend die Verhältnisse der Bahnverwaltungen unter sich, soweit solche sich auf den direkten Personen- und Güterverkehr beziehen; b) die Aufstellung einer neuen Waarenklassifikation für den direkten schweizerischen Güterverkehr und c) die Veranstaltung einer allgemeinen schweizerischen Ausstellung von Baumaterialien. Zur Revision der Waarenklassifikation ist der nächste Anstoß durch die Veränderungen gegeben worden, welche in der neuern Zeit in den Waarenklassifikationen der süddeutschen Bahnen eingetreten sind. Durch die neue schweizerische Klassifikation, welche wir, wie die Mehrzahl der übrigen Verwaltungen, auch für den internen Verkehr adoptirt haben, sind dem verkehrtreibenden Publikum vielfache und theilweise sehr erhebliche Verkehrserleichterungen zu Theil geworden. Die Ausstellung von Baumaterialien soll im Laufe des künftigen Jahres in Olten stattfinden. So viel uns bekannt, wird diese Maßregel von den Fachleuten im Allgemeinen sehr beifällig aufgenommen. Bei dem großen und mannigfaltigen Reichthum unseres Landes namentlich an Bausteinen und bei der großen Bedeutung des Baumaterial-Transportes für die Bahnunternehmungen läßt sich von der Ausstellung wohl mit aller Zuversicht eine günstige Rückwirkung auf den Bahnverkehr erwarten.

In Folge der Konkurrenz der großherzoglich badischen Eisenbahnlinie von Waldshut (resp. Basel) nach Schaffhausen und Konstanz, deren Betrieb im Juni v. J. eröffnet worden ist, mußten im Tarifwesen der Nordostbahn und zwar sowohl in demjenigen für den internen Verkehr, als in demjenigen für den direkten Verkehr mit andern Bahnen im Berichtsjahre sehr eingreifende Aenderungen vorgenommen werden, über welche wir uns, soweit nöthig, mit den Verwaltungen der übrigen betheiligten Bahnen vorher zu verständigen hatten.

Mit der königlich württembergischen Eisenbahn-Direktion haben wir unterm 13/18. September v. J. eine Uebereinkunft abgeschlossen zum Zwecke der Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der königlich württembergischen Staatsbahn einerseits und der Nordostbahn und den rückwärts derselben gelegenen schweizerischen Bahnen anderseits. Nachdem sämmtliche betheiligte schweizerische Bahnverwaltungen ihren Beitritt zu diesem direkten Güterverkehr erklärt, ist derselbe mit dem 1. Januar l. J. ins Leben getreten.

Die im Jahr 1861 mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten getroffene Vereinbarung über die Einrichtung eines direkten deutsch-schweizerischen Güterverkehrs via Lindau hat ihre Vollziehung nicht gefunden. Dagegen haben wir unterm 4/6. Januar l. J. mit der genannten Generaldirektion und den Direktionen der k. priv. bayerischen Ostbahnen und der österreichischen Kaiserin-Elisabethbahn eine neue Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den königlich bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Ostbahnen, der Kaiserin-Elisabethbahn und der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft einer- und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits. Die dießfällige Uebereinkunft ist von sämmtlichen Interessenten genehmigt worden. Das bezügliche Tarifheft befindet sich bereits unter der Presse und wir dürfen nunmehr hoffen, endlich auch diesen, von dem handeltreibenden Publikum schon so lange ersehnten, direkten Güterverkehr binnen wenigen Wochen ins Leben treten zu sehen.

Der mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten s. Z. abgeschlossene Vertrag betreffend die gemeinschaftliche Exploitation verschiedener Dampfbootlinien des Bodensee's und Rheins ist im Laufe des Berichtsjahres einer Revision unterstellt worden, wobei das Verkehrsgebiet, das in den Bereich der diesfälligen Fusion fällt, noch eine etwas größere Ausdehnung erhalten hat.

Zum Zwecke der Erneuerung des s. Z. mit der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung über den Betrieb der Linie Turgi-Waldshut und anderweitige Verkehrsbeziehungen abgeschlossenen, von uns auf den 1. Juni v. J. gekündigten, Vertrages haben im Berichtsjahre wiederholte Verhandlungen stattgefunden, ohne daß jedoch bisanhin eine Verständigung erzielt worden wäre.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der badischen Bahn Waldshut-Schaffhausen-Konstanz ist, mittelst Abschlusses eines Vertrages zwischen unserer Gesellschaft und der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung, mit Beziehung auf den Bahnbetrieb die Stellung der beiden Bahnunternehmungen auf dem Bahnhofe Schaffhausen bestimmt regulirt worden.

Mit der Administration der französischen Ostbahn sind wir in ein Vertragsverhältniß getreten, das, wie wir hoffen, sowohl für die dabei betheiligten Bahnunternehmungen als namentlich auch für das verkehrtreibende Publikum ersprießliche Folgen haben dürfte. Als Ausfluß dieses Verhältnisses ist u. A. die bereits erfolgte Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Stationen Ludwigshafen a. Rh., Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht, Antwerpen, Gent, Ostende, Dünkirchen, Calais, Boulogne, St. Valéry einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten

Schweizerbahnen anderseits, sodann die Aufstellung eines direkten Tarifs zwischen Paris und den rückliegenden Stationen einerseits und den Bodensee-Stationen anderseits anzusehen.

In Folge Verständigung zwischen den dabei interessirten Bahnverwaltungen und der königlichen Saarbrücker Bergwerksdirektion ist am 20. Januar l. J. ein neuer Tarif für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben in Kraft gesetzt worden, welcher, auf Grund einer allseitigen Betheiligung bei den dießfälligen Opfern, den schweizerischen Konsumenten von Steinkohlen eine sehr bedeutende Reduktion des Preises dieses für unsere Industrie so wichtig gewordenen Brennstoffes gewährt.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß die Nordostbahngesellschaft Behufs Bewerkstelligung der weitern Einzahlung, welche sie für ihre eigene Rechnung und für diejenige des Kantons Zug an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu leisten hat, sowie zum Zwecke der Ausführung fernerer Bauten auf ihrem eigentlichen, somit die Linie Altstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifenden Netze, ein neues Anleihen abzuschließen im Falle sein werde. Mittlerweile hat unsere Gesellschaft die weitere Verpflichtung eingegangen, sich bei dem Baue der Bülach-Regensbergerbahn mit einem Drittheile des auf Fr. 1,800,000 angeschlagenen Baukapitales, und wenn das letztere nicht ausreichen sollte, im fernern noch mit dem erforderlichen Mehrbedarfe zu betheiligen. Wir benutzten die ziemlich günstigen Konjunkturen, welche im Frühherbste des Berichtsjahres obwalteten, um ein Anleihen im Betrage von 5 Millionen Franken abzuschließen. Wenn wir die außerordentliche Knappheit des Geldmarktes, welche seither fortwährend obgewaltet hat, in's Auge fassen, so haben wir alle Veranlaßung, uns zu befreuen, daß wir jenen Zeitpunkt nicht verstreichen ließen, ohne uns einen Theil der Fonds, deren wir noch benöthigt sind, verschafft zu haben. Durch das Anleihen von 5 Mill. Franken ist zwar dem voraussichtlichen Geldbedürfnisse unserer Gesellschaft nicht in vollem Umfange, immerhin aber doch soweit Genüge gethan, daß wir den Wiedereintritt günstigerer Geldverhältnisse werden abwarten können, um uns die Fonds, deren wir noch bedürfen, zu sichern. Wir haben das Anleihen mit der schweizerischen Kreditanstalt abgeschlossen. Der Zinsfuß desselben beträgt 4½ Prozent per Jahr. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende Februar 1872 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 Februar 1892 soll das gesammte Anleihen zurückbezahlt sein. Die schweizerische Kreditanstalt übernahm das ganze Anleihen zum Parikurse fest gegen Vergütung einer Provision von 3 per mille seines Betrages. Wir haben die Provision dem Baukonto zur Last geschrieben. Es ist wohl nur als die Erfüllung eines Gebotes der Gerechtigkeit zu betrachten, wenn wir der zuvorkommenden Handbietung, welche uns die schweizerische Kreditanstalt auch bei Abschluß dieses neuen Anleihens zu Theil werden ließ, in anerkennender Weise Erwähnung thun.