

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **7 (1859)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

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 Ausdrücke 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.

welchen die zukünftigen Beziehungen zwischen diesen beiden Anstalten in jeglicher Richtung geordnet werden. Mit der Stadt Winterthur stehen wir zum Zwecke des Abschlusses eines analogen Vertrages in Betreff des dort projektirten Korn-, Kauf- und Salzhauses in Unterhandlung. Vereinbarungen, wie die eben besprochenen, gehören zu jener besten Art von Verträgen, welche im allseitigen Interesse liegen. So sichert die mit der Stadt Zürich abgeschlossene Uebereinkunft der letztern einen großen Getreideverkehr in ihrem neuen Kornhause, während sie der Nordostbahn-Gesellschaft kostspielige Manipulationen und dem Publikum Gebühren von nicht geringem Belange ersparen wird. — Es erübrigt uns noch, hier auch desjenigen Vertrages zu gedenken, welchen wir mit der Stadt Zürich zum Zwecke der miethweisen Uebernahme des dortigen Kaufhauses abgeschlossen haben. Bekanntlich haben sich die Behörden der Stadt Zürich im Falle gesehen, den städtischen Betrieb dieser Anstalt auf den 1. August des Berichtsjahres einzustellen. In Folge dessen stand das gänzliche Eingehen des Kaufhauses in sicherer Aussicht. Im Hinblick auf die mannigfachen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche es dem Verkehr treibenden Publikum darbietet, glaubten wir wenigstens den Versuch machen zu sollen, dasselbe fortzusetzen. Da es bloß während der 5 letzten Monate des Berichtsjahres von uns betrieben wurde, so erscheint das dabei erzielte Ergebnis nicht in unsern Rechnungen über das Jahr 1859. Es soll das Resultat des Betriebes des Kaufhauses vom 1. August 1859 bis 31. Dezember 1860 dann in die Rechnungen über das Jahr 1860 aufgenommen werden. Gleichwohl dürfen wir nicht unterlassen, die beruhigende Mittheilung in unsern Bericht niederzulegen, daß der bisherige Betrieb des Kaufhauses jedenfalls keinen Verlust für die Nordostbahn-Gesellschaft mit sich gebracht hat.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zu den zahlreichen Eisenbahnen, mit welchen die Nordostbahn gemäß den Mittheilungen, die wir in frühern Geschäftsberichten zu machen im Falle waren, in direkten Verkehr gebracht wurde, ist in dem Berichtsjahre noch die Französisch-Schweizerische (Franco-Suisse) Eisenbahn mit ihrer von Landeron am Bielersee beginnenden, dem Neuenburgersee entlang laufenden und in Baumarcus in die Schweizerische Westbahn einmündenden Linie hinzugekommen.

Ein sehr umfangreicher Theil unserer Thätigkeit während des Berichtsjahres war den Unterhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zum Zwecke der Regelung der verschiedenartigen Beziehungen, welche zwischen dieser Bahnunternehmung und der unsrigen bestehen, gewidmet. Sind dieselben auch noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gediehen, so glauben wir uns doch der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß zwischen den beiden nachbarlichen Eisenbahn-Gesellschaften nunmehr dasjenige Wohlvernehmen werde begründet werden, welches auf beiderseits annehmbaren und deshalb auch die Gewähr der Dauer in sich tragenden Grundlagen zu erzielen von jeher unser Bestreben war. Nachdem wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte davon Meldung gethan hatten, daß mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Verträge betreffend Einführung eines direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehrs, sowie bezüglich des

Durchlaufens der Güterwagen abgeschlossen worden seien, befreuen wir uns, in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte die weitere Mittheilung machen zu können, daß mittlerweile zwei neue Verträge betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur, sowie auch der Bahnstrecke Wallisellen — Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu Stande gekommen sind. Ohne durch Aufzählung der einzelnen Bestimmungen dieser umfangreichen Verträge ermüden zu wollen, beschränken wir uns darauf, hervorzuheben, daß gemäß denselben der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Mitbenutzung des Bahnhofes von Winterthur auch für die Zukunft gesichert bleibt, daß dieser Gesellschaft ferner das Recht eingeräumt wird, die Züge der Wallisellen — Churer-, beziehungsweise Glarner-Linie, schon von Zürich aus gehen zu lassen, sowie die in umgekehrter Richtung sich bewegenden Züge dieser Linie bis Zürich fortzusetzen und somit, soweit es zu diesem Ende hin nothwendig wird, sowohl die im Eigenthume der Nordostbahn-Gesellschaft befindliche Bahnstrecke Zürich — Wallisellen zu befahren, als auch den Bahnhof von Zürich mitzubenuzen, daß endlich die Bedingungen, unter welchen diese Einräumungen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gemacht worden sind, als beiderseits annehmbar erscheinen. Es erübrigt nun nur noch, eine Verständigung über die Konkurrenzverhältnisse, welche in Betreff des Güterverkehrs zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizuführen. Ist auch dieses Ziel erreicht, so dürfen dann alle und jede Anstände, welche sich zwischen diesen beiden Eisenbahn-Gesellschaften erheben können, als abgeschnitten und beseitigt betrachtet werden. Wir halten uns zu der Erwartung berechtigt, daß die Unterhandlungen, welche gegenwärtig im Gange sind, um eine Einigung auch noch über diesen letzten Punkt zu bewirken, nicht minder erfolgreich sein werden, als diejenigen, welche bisanhin gepflogen und zur Erledigung gebracht worden sind.

Von besonderer Wichtigkeit sind auch die Unterhandlungen, welche wir im Laufe des Berichtsjahres mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung in verschiedenen Beziehungen zu pflegen im Falle waren. Sie betrafen vorerst die Verbindungsbahn Turgi — Waldshut. Da dieselbe theilweise, d. h. von Mitte Rhein bis Waldshut, Eigenthum des Großherzogthums Baden ist und der unterm 26. August 1857 abgeschlossene Vertrag über den Bau dieser Linie nur in einzelnen Richtungen bestimmte Direktionen für die Gestaltung des Betriebes enthält, so mußte im Berichtsjahre ein besonderer Betriebsvertrag für die fragliche Linie mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen werden. Mittelfst dieses Vertrages sind die Betriebs- und Anschlußverhältnisse in einer Weise geordnet worden, welche einerseits den Interessen unserer Gesellschaft in allen Beziehungen gebührende Rechnung trägt und andererseits der Bahn die Möglichkeit gewährt, für die Vermittlung des internationalen Verkehrs diejenige Bedeutung zu erlangen, auf welche sie als zur Zeit noch einzige Verbindungslinie zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Bahnneze naturgemäß Anspruch hat. Der Betrieb wird auch auf der Badischen Strecke durch die Nordostbahn-Gesellschaft, jedoch für Rechnung der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung, besorgt. Auf der ganzen Bahn finden die reglementarischen Vorschriften und insbesondere auch die Transportordnung der Nordostbahn-Gesellschaft Anwendung. Es ist grundsätzlich bestimmt, daß bei den im Anschluß stehenden

Zügen der beiderseitigen Bahnen auch die Personenwagen und zwar mindestens auf der Strecke zwischen Zürich und Basel durchzulaufen haben. Während in Waldshut der ganze Expeditions- und Bahnhofsdienst für die Verbindungsbahn ausschließlich durch Großherzoglich Badisches Personal und auf Kosten der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung besorgt wird, haben wir hinwieder auf dem Bahnhof Waldshut eine Agentur aufgestellt, welche zunächst die Zollbehandlung der im direkten Verkehr beförderten Güter zu vermitteln, daneben aber auch in anderer Richtung, namentlich durch Zuleitung von Waaren auf unsere Linie, die Interessen unserer Unternehmung wahrzunehmen hat. Außer diesem Betriebsvertrage wurden mit der Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten noch drei weitere Uebereinkünfte abgeschlossen, welche die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von Equipagen und Vieh zwischen Stationen der beiden Bahnen, ferner den direkten Güterverkehr zwischen den beiden Bahnen und endlich die wechselseitige Benutzung von Wagen im durchgehenden Verkehre betreffen. Sodann fanden auch einläßliche Verhandlungen mit der Großherzoglich Badischen Direktion des Wasser- Straßen- und Eisenbahnbaues über die auf dem Bahnhofe in Waldshut im Hinblick auf den Dienst der Nordostbahn erforderlich werdenden Hochbauten und sonstigen Einrichtungen Statt. — Einen fernern Hauptgegenstand der Verhandlungen, die wir im Laufe des Berichtsjahres mit dem Großherzogthum Baden zu pflegen hatten, bildete die Wahrung der Rechte, welche der Nordostbahn-Gesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfalldbahn-Gesellschaft, nachdem sie vorher einen Vertrag über die einschlägigen Verhältnisse mit Baden abgeschlossen, im Hinblick auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfalldbahn von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 1½ Kilometern doppelspurig zur Ausführung bringen ließ. Es sind die daherigen Verhandlungen trotz wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gethan, noch nicht sehr weit gediehen. Wir werden aber nicht unterlassen, diesem Gegenstande, der in finanzieller Beziehung von sehr erheblichem Belange ist, alle diejenige Aufmerksamkeit zuzuwenden, die er verdient.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben unter diesem Titel nicht etwa von weiteren Aktien-Emissionen oder Anleihen zu sprechen, welche bewerkstelligt worden oder die nach der Ansicht der Direktion noch in Aussicht zu nehmen wären. Wir benugen diese Abtheilung unsers Berichtes, die wir wie die übrigen in Uebereinstimmung mit der in den bisherigen Geschäftsberichten befolgten Eintheilung wenigstens für diesmal noch beibehalten haben, lediglich dazu, thunlichst übersichtlichen Aufschluß über die finanzielle Lage unserer Unternehmung zu geben.

Gemäß dem Rechnungsabschlusse und der Bilanz vom 31. Dezember 1859 sind bis zu diesem Tage für die Nordostbahn und die mit derselben in Verbindung stehenden Dampfschiffe, abzüglich der Nettoeinnahmen des Betriebes, des Ertrages des Interesseskonto's u. s. w., Fr. 45,473,416. 62 ausgelegt