

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **20 (1872)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

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.

vor dem Personenbahnhofe statt, welcher bisanhin Eigenthum der Nordostbahn war, nunmehr aber vertragsgemäß der Stadt Winterthur als Bestandtheil ihres öffentlichen Grundes überlassen ist. Dabei haben wir uns übrigens das Recht gesichert, dieses Areal, falls wir dasselbe jemals zu Bahnzwecken bedürfen sollten, ganz oder theilweise wieder an uns zu ziehen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die von Ihnen in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. April vorigen Jahres ratificirten Verträge, welche wir in Gemeinschaft mit dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in Betreff der Ausführung der aargauischen Südbahn und der Linie von Coblenz nach Stein durch die beiden Bahngesellschaften, sowie der finanziellen Betheiligung der letzteren bei verschiedenen aargauischen Localbahnen unter dem 25. Hornung vorigen Jahres, theils mit dem Executivcomite der aargauischen Südbahn, theils mit der hohen Regierung des Kantons Aargau, abgeschlossen haben, sind in Folge endgültiger Genehmigung derselben Seitens aller Betheiligten im Berichtsjahre in Rechtskraft erwachsen. In Anwendung der uns hinsichtlich der Vollziehung der diesfälligen Verträge von Ihnen ertheilten allgemeinen Vollmacht hatten wir uns zunächst mit dem Directorium der Centralbahn über das neue Gemeinschaftsverhältniß näher zu verständigen, welches durch dieselben zwischen den beiden Bahngesellschaften begründet wird. Es geschah dieses durch Abschluß eines, von den Verwaltungsräthen der beiden Bahngesellschaften bereits genehmigten Vertrages, dessen Bestimmungen denjenigen ganz analog sind, welche s. Z. über den Bau und Betrieb der, gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der beiden Gesellschaften bildenden, Bözbergbahn vereinbart wurden. Nach Maßgabe jenes Vertrages bestreiten die Central- und die Nordostbahngesellschaft die Kosten der Erstellung der aargauischen Südbahn und der Linie Coblenz-Stein je zur Hälfte, und sie participiren in Folge dessen ebenfalls hälftig am Netto-Ergebniß des Betriebes der fraglichen Linien. Die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes wird dem nämlichen Comite übertragen, welches von den beiden Bahngesellschaften für die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes der Bözbergbahn eingesetzt worden ist. Die Durchführung des Baues und die Vertretung nach Außen geschieht bei der Südbahn durch das Directorium der Centralbahn, bei der Linie Coblenz-Stein durch die Direction der Nordostbahn. Die Betriebsverwaltung wird das Comite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem hiefür besonders aufzustellenden Organe oder auch einer der beiden betheiligten Gesellschaften übergeben. Die definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bau, den Bahnbetrieb und den Reservefond wird der gleichen, von den Verwaltungsräthen der beiden Gesellschaften ernannten Commission übertragen, welcher die Ausübung dieser Functionen rücksichtlich der Bözbergbahn zukommt. Endlich wurde vereinbart, daß die Bestimmungen des in Rede stehenden Vertrages analoge Anwendung finden sollen auf die Betheiligung der beiden Bahngesellschaften bei denjenigen aargauischen Localbahnen, bei deren Ausführung dieselben, zufolge des am 25. Februar 1872 mit der aargauischen Regierung abgeschlossenen Vertrages, ihre Mitwirkung zugesichert haben.

Kraft der zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahngesellschaft bestandenen Verträge, hat seit dem Jahre 1860 der Güterverkehr aus Bayern und den rückliegenden Ländern nach der Nordostbahn und weiter, sowie umgekehrt, seinen Weg ausschließlich über die Bodensee-Romanshorner Linie genommen. Nach Eröffnung der Bodensee-Gürtelbahn hat die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen Anspruch darauf erhoben,

nunmehr auch mit der Gürtelbahn-Norschach-St. Galler Linie für diesen Verkehr in Mitbewerbung zu treten, zu welchem Behufe sie gegen Ende des Berichtsjahres die zwischen den beiden Gesellschaften zur Zeit in Kraft befindlichen Concurrrenz- und Gemeinschaftsverträge aufkündete. Seither haben zum Zwecke einer neuen Regulirung der diesfälligen Verhältnisse theils zwischen den Directionen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen unter sich, theils zwischen diesen und den mitinteressirten Verwaltungen der k. bayerischen Staatsbahnen und der Vorarlberger Bahn mehrfache Verhandlungen stattgefunden. Bis zur Stunde sind diese noch nicht zu einem definitiven Abschlusse gelangt. Nach dem gegenwärtigen Stande derselben darf aber mit ziemlicher Sicherheit auf die Erzielung einer nach allen Seiten billigen Verständigung gehofft werden.

Im Laufe des Berichtsjahres brachte die Direction der westschweizerischen Bahnen den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen zur Kenntniß, daß das bisanhin zwischen ihr und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bestandene Vertragsverhältniß betreffend den gegenseitigen Uebergang der Güterwagen, welches auch für die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen maßgebend war, insofern eine Aenderung erleide, als künftighin der Austausch von Wagen auf einer durchaus veränderten, im Vergleich mit den bisherigen Bestimmungen für die schweizerischen Bahnen in ökonomischer Beziehung sehr ungünstigen Grundlage stattzufinden habe. Die sämtlichen übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen, für welche die Frage wiederholt zum Gegenstande von Conferenzverhandlungen wurde, erklärten, auf die neuen Grundlagen nicht eintreten zu können, woraufhin die Direction der westschweizerischen Bahnen ihre Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn fortsetzte. Der Gegenstand ist indessen zur Stunde noch schwebend.

Die am 9./10. October 1866 zwischen sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen abgeschlossene Uebereinkunft über den Wagenaustausch ist am Schlusse des Berichtsjahres in Folge der unserseits erfolgten Kündigung erloschen und seither durch eine neue Uebereinkunft ersetzt worden, durch deren Inhalt den gegenwärtigen Verhältnissen etwas mehr Rechnung getragen ist, als dieses früher der Fall war, wenn sie auch in Bezug auf die Strafen für vertragswidrige Verwendung der Wagen durch dritte Bahnen nicht diejenigen strikten Bestimmungen enthält, wie beispielsweise das Vereinsregulativ der deutschen Bahnen. Die Aufnahme technischer Vorschriften über die Beschaffenheit der Wagen kann als ein Fortschritt bezeichnet werden.

Die Wahrnehmung, daß das Umladen von Gütern im directen schweizerischen Verkehr auf den Hauptknotenpunkten der verschiedenen Bahnen immer größere Dimensionen annahm, und die damit im Zusammenhange stehenden doppelten Uebelstände einer ungewöhnlichen Inanspruchnahme dieser Umladestationen auf der einen Seite und möglicher Verzögerungen der Güter auf der andern Seite gaben den schweizerischen Bahnverwaltungen Veranlassung, sich über die Einrichtung sogenannter Stückgüterwagen und besonderer Sammelzüge zu verständigen, wodurch unläugbar in wesentlichem Grade zu einer rascheren Beförderung der ordinären Güter beigetragen wird.

Zum Zwecke einer rascheren Abwicklung der Reclamationen aus dem Güterverkehr hat die Conferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen im Berichtsjahre eine Vereinbarung getroffen, wonach die schwebenden Reclamationen in periodischen Zusammenkünften der dem Reclamationswesen vorstehenden Abtheilungschefs der verschiedenen Bahnverwaltungen behandelt und zur Erledigung gebracht werden sollen. Die Einführung dieser Reclamationsconferenzen hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen. Die meisten Schwierigkeiten in der Erledigung derartiger Differenzen bieten übrigens diejenigen Fälle, in welchen ausländische Bahnen und namentlich solche betheilt sind,

welche unter der Herrschaft des deutschen Handelsgesetzbuches beziehungsweise des Reglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stehen, welsch' letzteres bekanntlich ziemlich beschränkte Haftpflichtbestimmungen enthält. Diese Fälle sind es hauptsächlich, welche zu öfteren Klagen über schleppende Abwicklung Veranlassung geben, deren Regulirung aber die schweizerischen Bahnen ohne vorherige Ermächtigung der beteiligten fremden Bahnen unmöglich vornehmen können, wenn die gestellten Forderungen den Geldwerth der jenen Bahnen reglementsgemäß obliegenden Haftung übersteigen, oder wenn dieselben nach ihren Reglementsbestimmungen überhaupt nicht haftpflichtig zu sein erklären.

Eine ähnliche Vereinbarung, wie die eben erwähnte, haben wir zum gleichen Zwecke auch mit den Verwaltungen der bayerischen und der österreichischen Bahnen getroffen. Dieselbe ist indessen erst im Laufe des gegenwärtigen Jahres in Kraft getreten.

Leider waren wir zur Sicherung unseres Regressrechtes gegenüber andern Bahnverwaltungen im Berichtsjahre genöthigt, eine aus dem Transportwesen entstandene erhebliche Zahl von Processen zu führen. Dieselben hatten in ziemlich großer Zahl in den Verkehrsstörungen der Kriegsperiode 1870/71 ihren Ursprung; die Nordostbahn selbst war jedoch, mit ganz wenigen Ausnahmen, bei denselben nur formell betheiligt.

Von den Ergebnissen der behufs Besprechung und Regelung gemeinschaftlicher Angelegenheiten im Berichtsjahre stattgehabten Conferenzen der schweizerischen Bahnverwaltungen können wir hier ferner anführen: die Aufnahme der Linie Jougne-Gelepens in den schweizerischen Eisenbahnverband, die Aufhebung der besondern Tarbegünstigungen für Auswanderer (nach dem diesfälligen Vorgange der süddeutschen Bahnen), die Vereinbarung verschiedener Tarerleichterungen für die Beförderung und den Besuch der Wiener Weltausstellung.

Von den Resultaten der in Tarifangelegenheiten mit den betreffenden in- und ausländischen Bahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen sind u. A. hervorzuheben:

1) Personenverkehr. a. Die Einführung beziehungsweise Wiedereinführung eines directen Personen- und Gepäckverkehrs der Nordostbahn mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der französischen Ostbahn und den Elsaß-Lothringischen Reichsbahnen; b. die Revision des directen Personenverkehrs mit Sachsen und Berlin via Romanshorn-Lindau; c. die Einrichtung eines directen Personenverkehrs mit der württembergischen Staatsbahn auch via Schaffhausen-Zimmendingen; d. die Vereinbarung von Rundreisebilleten mit einzelnen deutschen Bahnverwaltungen u. s. f.

2) Güterverkehr. a. Die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen einer- und den österreichischen und ungarischen Bahnen andererseits via Romanshorn-Lindau; b. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und den bayerischen Staatsbahnen ebenfalls via Romanshorn-Lindau; c. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen der Nordostbahn einerseits und den badischen Staatsbahnen und der Main-Neckar-Bahn andererseits; d. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und der württembergischen Staatsbahn via Romanshorn-Friedrichshafen beziehungsweise via Schaffhausen-Zimmendingen; e. neue Tarife für den Transitverkehr via Genf und Verrieres aus Frankreich nach und von Bayern, Oesterreich und Ungarn via Romanshorn-Lindau; f. ein neuer Specialtarif für Getreide aus Oesterreich und Ungarn nach der Schweiz; g. ein Specialtarif für den Transport von Steinkohlen ab Mannheim, aus den Saargruben und ab den Stationen der pfälzischen Bahnen nach der Nordostbahn; h. ein Specialtarif für Rohseide ab Luzern, Chur und Zürich nach Grefeld; i. ein Specialtarif für Asphalt nach Württemberg und nach Bayern; k. ein Specialtarif für Schwefelkies und Phosphorit ab Martigny und ab Genf nach Bayern und nach Sachsen u. s. f., u. s. f.

Mit Ausnahme des Tarifes für den directen Verkehr mit Württemberg sind sämtliche genannte Tarife bereits in Kraft getreten; die Inkraftsetzung desjenigen für Württemberg wird voraussichtlich auf den 1. Juli nächstkünftig erfolgen. Durch die erwähnten Tarifarbeiten ist das Tarifbureau unserer Verwaltung in außerordentlichem Maße in Anspruch genommen gewesen, zumal der Haupttheil der bezüglichen Arbeiten, insbesondere auch die Leitung und Ueberwachung des Druckes der Reglemente und Tarife, demselben obgelegen hat.

Die gemachten Erfahrungen haben bei der Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten und bei uns die Ueberzeugung hervorgebracht, daß die im gemeinschaftlichen Güterdienst auf der Route Lindau-Romanshorn verwendeten, im Eigenthum unserer beiden Anstalten stehenden drei Traject-Schleppfähne zur Bewältigung eines größeren Güterverkehrs nicht ausreichend seien. Mit Befriedigung können wir hier mittheilen, daß die Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten im Laufe des Berichtsjahres ihre Zustimmung zur Anschaffung einer großen Traject-Dampffähre für die erwähnte Route auf gemeinsame Kosten ausgesprochen hat. In Folge dessen wurde ein Vertrag vereinbart, dessen definitiver Abschluß jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr fällt und über dessen Inhalt wir somit in unserm nächsten Jahresberichte Aufschluß zu ertheilen haben werden.

III. Capitalbeschaffung.

Durch die beiden im Jahr 1871 emittirten Anleihen und die Subventionsdarleihen, welche für die linksufrige Zürichseebahn und die aargauische Südbahn in Aussicht standen, erschien der Geldbedarf des Unternehmens der Nordostbahn noch über das Berichtsjahr hinaus als gedeckt. Im Hinblick auf die Verpflichtungen, welche in den folgenden Jahren zu erfüllen sind, unterließen wir indessen nicht, den fortdauernd günstigen Stand des Geldmarktes zur Vermehrung der verfügbaren Mittel zu benutzen. Es geschah dies durch Vermehrung der Zahl der Gesellschaftsactien von 57,416 mit einem Nennwerthe von Fr. 28,708,000 auf 76,000 mit einem Nennwerthe von Fr. 38,000,000. Die Emission der 18,584 Actien erfolgte zum Course von 120. Zu deren Uebernahme waren nur die Inhaber der bisherigen Actien berechtigt, in der Art, daß je auf 3 bisherige Actien 1 neue Actie gezeichnet werden konnte. Vorausgesetzt, daß für keine bisherige Actie das hienach eröffnete Bezugsrecht unbenutzt geblieben wäre, hätte sich die Gesamtzahl der Zeichnungen auf 19,138 belaufen können; es ließ sich indessen, da eine erhebliche Zahl von Actienbesitzern weniger als 3 Actien hat und andere, welche eine größere Zahl von Actien besaßen, für eine Restzahl von 1 oder 2 das Bezugsrecht nicht ausüben konnten, leicht voraussehen, daß unter keinen Umständen die Zeichnung den Gesamtbedarf von 18,584 Actien überschreiten werde. In der That stieg beim Ablaufe der Frist, welche den Actionären vom 8. bis 20. Juli zur Geltendmachung des Rechtes eröffnet worden war, die Gesamtsumme der Zeichnungen nur auf 17,406. Wir glauben immerhin, daß bei Inbetrachtung der erwähnten Umstände dieses Ergebniß als ein sehr befriedigendes bezeichnet zu werden verdient und als ein deutlicher Beweis für das Vertrauen der Actionäre in die Zukunft des Unternehmens betrachtet werden darf. Was den hienach verbleibenden Rest der neuen Actien betrifft, so wäre im Berichtsjahre möglich gewesen, denselben zu einem etwas höhern Course als dem den bisherigen Actionären bewilligten zu begeben; allein wir zogen vor, diese Actien einstweilen auf Rechnung der Gesellschaftscasse zu übernehmen und ihren Verkauf auf später zu verschieben. Es bestimmte uns hiezu der doppelte Umstand, daß ohnedies die Summe unserer verfügbaren Geldmittel zur Zeit ziemlich groß ist, und daß wohl mit Grund vermuthet werden darf, der Coursverth der neuen Actien, der bisher erheblich unter