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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 5 (1857)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. April 1858 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730478

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

In diesem Abschnitte gedenken wir zuerst des Vertrages, welcher am 26. August 1857 Namens der Nordostbahn-Gesellschaft mit der großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung betreffend Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende: Die beiden Kontrahenten verpflichten sich zur sofortigen Ausführung der Verbindungsbahn. Die Bahn soll in ihrer ganzen Ausdehnung mit zweispurigem Unterbaue und ferner so ausgeführt werden, daß sie mit dem Materiale der beiderseitigen Bahnen befahren werden kann. Im Besonderen soll die Steigung 12 per mille nicht überschreiten. Jeder Theil übernimmt die Herstellung, Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Beiwerken auf seine Kosten bis an den Rhein. Demnach hat die Badische Eisenbahnverwaltung auch die für den Betrieb der Nordostbahn in dem Bahnhofe zu Waldshut erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen herzustellen und der Nordostbahn-Gesellschaft unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen. Die Herstellung der Rheinbrücke wird durch die Badische Eisenbahnverwaltung, nach erfolgter Zustimmung der Nordostbahn-Gesellschaft zu ihren Bauentwürfen und Voranschlägen und unter Mitaufsicht der Nordostbahn-Gesellschaft, gegen Ersatz der hälftigen Kosten besorgt, immerhin in der Meinung, daß das Eigenthum der auf schweizerischer Seite gelegenen Hälfte der Rheinbrücke der Nordostbahn-Gesellschaft zustehen und verbleiben soll. Die Unterhaltung der Brücke wird durch die Badische Eisenbahnverwaltung besorgt. Die Kosten dieser Unterhaltung werden von beiden Kontrahenten zu gleichen Theilen getragen. Jeder der beiden Kontrahenten hat den ihm angehörenden Theil der Brücke zu bewachen. Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der ganzen Bahnstrecke Turgi-Waldshut und verpflichtet sich, mindestens drei Züge täglich in der Richtung von Turgi nach Waldshut, sowie umgekehrt, in thunlichstem Anschlusse an die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen auszuführen. Der Nordostbahn-Gesellschaft steht auch auf derjenigen Bahnstrecke, welche sich auf badischem Gebiete befindet, das Recht des ausschließlichen Betriebes zu. Dadurch soll jedoch eine theilweise Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Badische Eisenbahnverwaltung, soweit sie durch den Bahnhofdienst in Waldshut erfordert wird oder soweit dieselbe im Falle der Fortführung der Badischen Staatsbahn in der Richtung nach Schaffhausen für die Zwecke dieser Bahnlinie nothwendig werden sollte, nicht ausgeschlossen sein, immerhin übrigens mit dem Vorbehalte, daß durch eine solche Mitbenutzung der Betrieb der Linie Turgi-Waldshut in keiner Weise gestört werde. Die Anstellung und Besoldung des für den Bahnhof- und Expeditionsdienst in Waldshut erforderlichen Personals übernimmt die Badische Eisenbahnverwaltung. Für die Besorgung des Transportdienstes auf der Badischen Bahnstrecke leistet die Badische Eisenbahnverwaltung der Nordostbahn-Gesellschaft eine Vergütung, welche auf dreißig Prozent der für den Verkehr auf der Verbindungsbahn bezogenen reinen Beförderungstaxen festgesetzt ist. Von den Brutto-Einnahmen der Bahnstrecke Turgi-Waldshut kommt jedem der Kontrahenten derjenige Theil zu, welcher für die ihm angehörende Bahnstrecke gemäß seinem Tarife erhoben worden ist. Die übrigen Bestimmungen des Vertrages glauben wir, da sie von untergeordneterem Belange sind, übergehen zu können. Wir erwähnen nur noch, daß in demselben den Schiffen der Nordostbahn-Gesellschaft freie Abfuhr von

Personen und Gütern im Hafen von Konstanz zugesichert ist. Wir unterließen nicht, den Vertrag durch Uebermittlung von Abschriften sowohl dem Bundesrathe, als der Regierung von Aargau zur Kenntniß zu bringen. Der Bundesrath erwiederte uns, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der „Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte, gegen die Ausführung desselben nichts einzuwenden und „er beschränke sich somit darauf, von dem Vertrage Vormerkung zu nehmen." Die Regierung von Aargau hinwieder ließ uns die Rückantwort zukommen, sie habe auch „vom Standpunkte der kantonalen Interessen „aus gegen den Vertrag nichts einzuwenden." Auf Grundlage dieser Erklärungen, welche wir dem in diesen Angelegenheiten Namens der Badischen Eisenbahnverwaltung handelnden Badischen Ministerium des Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mittheilten, fand dann, nachdem mittlerweile noch der Deutsche Bund seine Zustimmung zu der Erbauung der projektirten Eisenbahnbrücke über den Rhein gegeben hatte, die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage statt und es ist nun der letztere, da alle einschlägigen Verhältnisse endlich vollständig geordnet sind, in rascher Vollziehung begriffen.

Fusionen mit andern Eisenbahnunternehmungen anlangend haben wir vorerst zu erwähnen, daß die schon am Ende des Jahres 1856 beschlossene Fusion mit der Rheinfallbahn im Berichtsjahre zur Ausführung gebracht worden ist. — Im Anfange des Berichtsjahres fanden in Paris Unterhandlungen betreffend eine Fusion der Nordost-, Central- und Westbahn, der dem Ufer des Neuenburgersees entlang führenden Linie der Compagnie Franco-Suisse und der Lausanne-Freiburg-Bahn, welche die Aufnahme weiterer Schweizerischer Eisenbahnunternehmungen nicht ausgeschlossen hätte, Statt und es führten dieselben zu dem Abschlusse eines Vertrages zwischen den Abgeordneten der betreffenden Bahngesellschaften. Da der Vertrag der Generalversammlung bei ihrem letztjährigen ordentlichen Zusammentritte vorgelegt wurde und ohnehin hinlänglich bekannt ist, so wäre es wohl überflüssig, hier der Bestimmungen desselben einläßlich zu gedenken. Dem Vertrage ertheilten die Gesellschaftsbehörden und Generalversammlungen der sämmtlichen kontrahirenden Eisenbahngesellschaften ihre Zustimmung, mit Ausnahme der Centralbahngesellschaft, deren Verwaltungsrath ihm nicht beitreten zu sollen glaubte. In Folge dessen gedieh der Vertrag nicht zu endlichem Abschlusse. Als uns dann Seitens der Centralbahngesellschaft weitere Unterhandlungen behufs Modifikation desselben vorgeschlagen wurden, lehnten wir dieselben ab, da es uns schien, es sei die Nordostbahngesellschaft in dem Vertrage bereits an der äußersten Grenze der ihrerseits zulässigen Zugeständnisse angelangt. — Eine Fusion der Bahnen der Ostschweiz ist im Berichtsjahre nicht mehr Gegenstand offizieller Unterhandlungen geworden. Bei der Verschiedenheit der Ansichten über das Werthverhältniß, in welchem die Aktien der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zu einander stehen, dürfte eine Einigung einzig etwa auf dem Wege erzielbar sein, daß eine Werthung der beiderseitigen Aktien auf Grundlage der auf dem einen und auf dem andern Bahnnetze während eines gewissen zu bestimmenden Zeitraumes erlangten finanziellen Ergebnisse, somit auf Grundlage der Wirklichkeit statt auf derjenigen bloßer Muthmaßungen oder Einbildungen verabredet würde. Zu einer Fusion in solcher Weise werden wir uns stets bereit finden lassen, immerhin jedoch, wie sich von selbst versteht, vorausgesetzt, daß nicht Seitens der Behörden an die Gestattung der in Folge einer Fusion nothwendig werdenden Konzessions- oder Statutenveränderungen Bedingungen geknüpft werden, welche als unannehmbar erscheinen müßten.

Hat auch das Netz der Nordostbahn im Berichtsjahre auf dem Wege der Fusion nicht in sehr erheblichem Maße an Ausdehnung gewonnen, so hat sich doch der Kreis der Eisenbahnen, mit welchen die Nordostbahn in Folge von Unterhandlungen, die im Berichtsjahre entweder durchgeführt oder angehoben worden sind, in direkten Verkehr tritt, d. h. nach denen sie auf Grundlage Eines vereinbarten, den Bezug aller und jeder Zwischen- oder Vermittlungsgebühren ausschließenden Tarifs durchgehende Personenbillete, Reisegepäckscheine und Frachtbriefe ausstellt und von denen sie solche erhält, in bedeutendem Grade erweitert. Ein Vertrag, welcher von uns mit den Direktionen der Central- und Westbahngesellschaft betreffend Einrichtung eines derartigen direkten Verkehres, der sich, um nur von der Schweiz zu sprechen, vom Bodensee bis zum Genfersee und von diesen beiden Endpunkten bis Basel erstrecken soll, verabredet wurde, ist so viel als abgeschlossen. Da die im Baue begriffenen Eisenbahnlinien von der Zihl bei Neuenstadt bis Iferten noch nicht vollendet sind und da die Konzession für eine Eisenbahn von Biel bis Neuenstadt bis zur Stunde bei dem Kanton Bern nicht erhältlich gemacht werden konnte, so wurden, um die möglichst pünktliche und sorgfältige Vermittlung jenes direkten Verkehres auf den Juraseen von Biel bis Iferten zu sichern, von der Nordost-, Central- und Westbahngesellschaft die erforderlichen Verträge mit den bestehenden Dampfschifffahrtsgesellschaften in Solothurn und Neuenburg abgeschlossen. Wird nun auch für die Strecke von Biel bis Iferten, deren Zurücklegung überdieß noch dadurch erschwert wird, daß bei besonders hohem oder tiefem Wasserstande der Zihl von Neuenstadt bis Neuenburg nicht einmal das Dampfschiff benutzt werden kann, sondern der Postwagen an seine Stelle zu treten hat, bei der Aufstellung des Fahrtenplanes eine Fahrzeit von 6 Stunden in Ansatz gebracht werden müssen, während, wenn jene Strecke auf der Eisenbahn zurückgelegt werden könnte, eine Fahrzeit von 2 Stunden hinreichen würde, so ist doch zu hoffen, es werde in Folge der getroffenen Einrichtungen der Dienst auf den Juraseen von Biel bis Iferten so leidlich werden, als es unter den obwaltenden ungünstigen Verhältnissen, welche außerhalb der Macht der Eisenbahngesellschaften liegen, möglich ist. — Zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen besteht, was den gegenseitigen internen Verkehr anbetrifft, bereits, wenigstens theilweise, ein direkter Verkehr in dem oben angegebenen Sinne, und wir sind ganz bereit, zu einer weitern Entwicklung desselben ohne alle Einschränkung mitzuwirken. Wenn aber die von unserer freien Willensentschließung abhängende Einräumung eines direkten Verkehres zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen mit dazu benutzt werden will, um der Nordostbahngesellschaft für den Deutsch-Schweizerischen Verkehr auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Winterthur eine durch die örtlichen Verhältnisse nicht unterstützte, sondern im Widerspruche mit denselben stehende und darum unnatürliche Konkurrenz zu machen, so werden wir zu einer die Erreichung dieses Zweckes befördernden Ausdehnung des direkten Verkehres nicht Hand bieten, von der Ansicht ausgehend, es könne der Nordostbahngesellschaft nicht zugemuthet werden, daß sie selbst die Waffen dazu hergebe, um eine derartige Beeinträchtigung ihrer Unternehmung zu begünstigen. — Es gereicht uns zur Befriedigung, in unsern Bericht die weitere Mittheilung niederlegen zu können, daß wir im Laufe des Berichtsjahres auch mit der Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten Verträge über direkten Personen- und Reisegepäckverkehr, sowie auch über direkten Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Bahnen und über dieselben hinaus nach den rückwärts liegenden

Bahnen abgeschlossen haben. Da der direkte Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn durch die Dampfschifffahrt zwischen Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt werden muß und da die Güterbeförderung auf dieser Seestrecke zu Mißhelligkeiten zwischen der Württembergischen Centralbehörde und der Nordostbahngesellschaft in ihrer Eigenschaft als Inhabern von Dampfbootunternehmungen geführt hatte, welche wir im Interesse der Aufrechthaltung freundnachbarlicher Beziehungen zu heben wünschten, so wurde bei Anlaß des Abschlusses des Vertrages über direkten Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn auch eine Vereinbarung über gemeinschaftliche Besorgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen getroffen. Unter diesen Umständen und da die Nordostbahn um ihres eigenen Netzes willen und gemäß dem von uns eingerichteten direkten Verkehre mit den andern hauptsächlichen Eisenbahnlinien der Schweiz für die Württembergische Südbahn von großer Wichtigkeit ist, dürfen wir einer ebenso freundlichen als gegenseitig fruchtbringenden Gestaltung der Verkehrsbeziehungen der beiderseitigen Bahnen entgegensehen. — Auch mit der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten haben wir betreffend Einrichtung eines direkten Verkehres zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen, beziehungsweise den beiderseits rückwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknüpft, die wir als dem Abschlusse nahe bezeichnen können. — Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß in dem oben erwähnten Vertrage, den wir mit dem Großherzogthum Baden betreffend Herstellung der Verbindungsbahn Turgi-Waldshut abgeschlossen, die beiderseitigen Verwaltungen sich verbindlich gemacht haben, alsbald nach Eröffnung der Verbindungsbahn einen direkten Verkehr herzustellen und sich hiebei gegenseitig alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren.

Bei den wiederholten Conferenzen, welche behufs Feststellung des Fahrtenplanes für die Bodenseedampfschifffahrt, zum Zwecke der Verständigung über die von den verschiedenen Unternehmungen auszuführenden Fahrten und behufs Vereinbarung der Tarife im Berichtsjahre abgehalten wurden, waren wir jeweilen durch Abordnungen, denen wir die erforderlichen Instruktionen ertheilt hatten, vertreten.

Wir schließen diesen Abschnitt mit der Mittheilung, daß Unterhandlungen, welche wir im Berichtsjahre mit der Centralbahngesellschaft betreffend die auf dem Bahnhofe Aarau auszuführenden Bauten und sonst zu treffenden Einrichtungen zu pflegen hatten, zu einer Verständigung geführt haben, während Verhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch diese Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten.

III. Kapitalbeschaffung.

Sahen wir im Laufe des Berichtsjahres die für den Weiterbau unsers Eisenbahnnetzes verfügbaren Geldmittel immer mehr zur Neige gehen, so hatten wir unsere Aufmerksamkeit der Beschaffung der weitern zu jenem Zwecke erforderlichen Fonds zuzuwenden. Allgemein wurde der Frühherbst als der geeignetste Zeitpunkt hiefür betrachtet. Man konnte nicht voraussehen, daß gerade dannzumal die Krise, welche so große Störung in alle Geldverhältnisse brachte, hereinbrechen werde.

Wir hatten uns selbstverständlich zunächst die Frage vorzulegen, wie viel Kapital es zum Baue des Nordostbahnnetzes in seinem ganzen Umfange bedürfen werde. War anläßlich des