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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 7 (1859)

Artikel: Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1860 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730475

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

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 Hinblicke 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 Ergebniß 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 Vaumarcus 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 Waarenverkehres, 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 mitzubenutzen, 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 Güterverkehres 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 Eisenbahn-Verwaltung abgeschlossen werden. Mittelst 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 anderseits 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 Bahnnetze 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 Bahnhofdienst 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 Hinblicke 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 Rheinfallbahn-Gesellschaft, nachdem sie vorher einen Vertrag über die einschlägigen Verhältnisse mit Baden abgeschlossen, im Hinblicke auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfallbahn 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 weitern Aktien-Emissionen oder Anleihen zu sprechen, welche bewerkstelligt worden oder die nach der Ansicht der Direktion noch in Aussicht zu nehmen wären. Wir benutzen 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 Interessekonto's u. s. w., Fr. 45,473,416. 62 ausgelegt