

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 11 (1863)

Artikel: Elfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfassend das Jahr 1863
Autor: Escher, A.
Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730473>

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: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 sämtliche 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 Tarife wesen 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 theilhaftigen 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 sämtliche 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 Staatsbahngesellschaft einer- und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits. Die diesfällige Uebereinkunft ist von sämtlichen 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 Vertragsverhältnis 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, Dordrecht, 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 weitem 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 Albstätten-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 Konjunktoren, 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 freuen, 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 $4\frac{1}{2}$ 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 zukommenden Handbietung, welche uns die schweizerische Kreditanstalt auch bei Abschluß dieses neuen Anleiheus zu Theil werden ließ, in anerkennender Weise Erwähnung thun.