Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 20 (1872)

**Artikel:** Zwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. Juni 1873 stattfindende

Generalversammlung der Actionäre

**Autor:** Peyer, J.F.

**Kapitel:** 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730476

### 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:** 09.12.2025

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

vor dem Personenbahnhose statt, welcher bisanhin Eigenthum der Nordostbahn war, nunmehr aber vertragsgemäß der Stadt Winterthur als Bestandtheil ihres öffentlichen Grundes überlassen ift. 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. Berhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die von Ihnen in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. April vorigen Jahres ratificirten Berträge, welche wir in Gemeinschaft mit bem Directorium ber ichweizerischen Centralbahn in Betreff ber Ausführung ber aargauischen Gubbahn und ber Linie von Cobleng nach Stein burch die beiben Bahngesellschaften, sowie ber finanziellen Betheiligung ber letteren bei verschiedenen aargauischen Localbahnen unter bem 25. Hornung vorigen Jahres, theils mit dem Erecutivcomite der aargauischen Subbahn, theils mit der hohen Regierung des Kantons Aargau, abgeschlossen haben, find in Folge endgültiger Genehmigung berselben Seitens aller Betheiligten im Berichtsjahre in Rechtstraft erwachsen. In Anwendung ber uns hinfichtlich ber Bollziehung ber biesfälligen Berträge von Ihnen ertheilten allgemeinen Bollmacht hatten wir und gunächft mit bem Directorium ber Centralbahn über bas neue Gemeinschaftsverhältniß näher zu verständigen, welches durch dieselben zwischen ben beiben Bahngesellschaften begrundet wird. Es geschah dieses burch Abschluß eines, von ben Berwaltungsräthen ber beiben Bahngesellschaften bereits genehmigten Bertrages, bessen Bestimmungen benjenigen gang analog find, welche f. 3. über ben Bau und Betrieb ber, gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der beiden Gesellschaften bildenden, Bötzbergbahn vereinbart wurden. Nach Maggabe jenes Bertrages bestreiten die Centrals und die Nordostbahngesellschaft die Rosten der Erstellung der aargauischen Sübbahn und ber Linie Coblenge Stein je gur Salfte, und fie participiren in Folge beffen ebenfalls halftig am Netto-Ergebnif bes Betriebes ber fraglichen Linien. Die oberfte Leitung und Beaufsichtigung bes Baues und Betriebes wird bem nämlichen Comite übertragen, welches von ben beiben Bahngefellschaften für Die oberfte Leitung und Beaufsichtigung bes Baues und Betriebes ber Bötbergbahn eingesett worben ift. Die Durchführung bes Baues und bie Vertretung nach Außen geschieht bei ber Sübbahn burch bas Directorium ber Centralbahn, bei ber Linie Cobleng-Stein burch bie Direction ber Rorboftbahn. Die Betriebsverwaltung wird das Comite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem biefur besonders aufzustellenden Organe oder auch einer ber beiden betheiligten Gesellschaften übergeben. Die definitive Abnahme ber Jahresrechnungen über ben Bau, ben Bahnbetrieb und ben Reservefond wird ber gleichen, von ben Berwaltungsräthen ber beiben Gefellschaften ernannten Commiffion übertragen, welcher bie Ausübung biefer Functionen rudfichtlich ber Bothbergbahn zukommt. Endlich wurde vereinbart, daß die Bestimmungen des in Rebe stehenden Bertrages analoge Unwendung sinden sollen auf die Betheiligung der beiden Bahngesellschaften bei benjenigen aargauischen Localbahnen, bei beren Ausführung dies selben, zusolge bes am 25. Februar 1872 mit ber 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-Rorschach: Et. Galler Linie für diesen Berkehr in Mitbewerdung zu treten, zu welchem Behuse sie gegen Ende des Berichtsjahres die zwischen den beiden Gesellschaften zur Zeit in Kraft befindlichen Concurrenzund Gemeinschaftsverträge aufkündete. Seither haben zum Zwecke einer neuen Regulirung der dieskälligen Berhältnisse theils zwischen den Directionen der Nordostbahn und der Bereinigten Schweizerbahnen unter sich, theils zwischen diesen und den mitinteressirten Berwaltungen der k. bayerischen Staatsbahnen und der Borarlberger Bahn mehrsache Bershandlungen stattgesunden. 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 Berständigung 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 Pariselyone Mittelmeere bahn bestandene Vertragsverhältniß betreffend den gegenseitigen Uebergang der Güterwagen, welches auch für die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen maßgebend war, insofern eine Aenderung erleide, als künstighin der Austausch von Wagen auf einer durchaus veränderten, im Vergleich mit den bisherigen Bestimmungen für die schweizerischen Bahnen in ökonomischer Beziehung sehr ungünstigen Grundlage stattzusinden habe. Die sämmtlichen übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen, sür welche die Frage wiederholt zum Gegenstande von Conferenzverhandlungen wurde, erklärten, auf die neuen Grundlagen nicht eintreten zu können, woraushin die Direction der westschweizerischen Bahnen ihre Verhandlungen mit der Pariselyone Mittelmeerbahn fortsetze. Der Gegenstand ist indessen zur Stunde noch schwebend.

Die am 9./10. October 1866 zwischen sämmtlichen 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 diesenigen striften 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 Berkehr auf den Hauptknotenpunkten der verschiedenen Bahnen immer größere Dimensionen annahm, und die damit im Zusammenhange stehenden doppelten Uebelstände einer ungewöhnlichen Jnanspruchnahme dieser Umladstationen auf der einen Seite und möglicher Bersspätungen der Güter auf der andern Seite gaben den schweizerischen Bahnverwaltungen Veranlassung, sich über die Einrichtung sogenannnter 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 Bereinbarung getroffen, wonach die schwebenden Reclamationen in periodischen Zusammenkünften der dem Reclamationswesen vorstehenden Abtheisungschess 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 berartiger Differenzen bieten übrigens diesenigen Fälle, in welchen ausländische Bahnen und namentlich solche betheisigt sind,

welche unter der Herrschaft des deutschen Handelsgesetzbuches beziehungsweise des Reglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stehen, welch' 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 betheiligten fremden Bahnen unmöglich vornehmen können, wenn die gestellten Forderungen den Geldwerth der jenen Bahnen reglementssemäß obliegenden Haftung übersteigen, oder wenn dieselben nach ihren Reglementsbestimmungen überhaupt nicht haftpflichtig zu sein erklären.

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

Leiber 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.

Bon den Ergebnissen der behufs Besprechung und Regelung gemeinschaftlicher Angelegenheiten im Berichtsjahre stattgehabten Conferenzen der schweizerischen Bahnverwaltungen können wir hier serner anführen: die Aufnahme der Linie Jougnes-Eclepens in den schweizerischen Sisenbahnverband, die Aushebung der besondern Taxbegünstisgungen für Auswanderer (nach dem diesfälligen Borgange der süddeutschen Bahnen), die Vereinbarung verschiedener Taxerleichterungen für die Beschickung und den Besuch der Wiener Weltausstellung.

Bon den Resultaten der in Tarifangelegen heiten mit den betreffenden in- und ausländischen Bahnverwaltungen gepflogenen Berhandlungen find u. A. hervorzuheben:

- 1) Personenverkehr. a. Die Einführung beziehungsweise Wiedereinführung eines directen Personens und Gepäckverkehrs der Nordostbahn mit der Parisslyons Mittelme erbahn, der französischen Ostbahn und den Elsaßs Lothringischen Reichsbahnen; b. die Revision des directen Personenverkehrs mit Sachsen und Berlin via Romansshornslindau; c. die Einrichtung eines directen Personenverkehrs mit der württembergischen Staatsbahn auch via Schafshausenszimmendingen; d. die Vereinbarung von Rundreisebilleten mit einzelnen deutschen Bahnverwaltungen u. s. f.
- 2) Güterverkehr. a. Die Aufstellung neuer directer Tarise für den Berkehr zwischen den schweizerischen Bahnen einers und den österreichischen und ungarischen Bahnen anderseits via Romanshorn-Lindau; d. die Aufstellung neuer directer Tarise für den Berkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und den bayerischen Staatsbahnen ebenfalls via Romanshorn-Lindau; e. die Aufstellung neuer directer Tarise für den Berkehr zwischen der Nordostbahn einerseits und den badischen Staatsbahnen und der Main-Neckar-Bahn anderseits; d. die Aufstellung neuer directer Tarise für den Berkehr zwischen den schaffhausen-Immendingen; e. neue Tarise für den Transitverkehr via Senf und Berrieres aus Frankreich nach und von Bayern, Desterreich und Ungarn via Romanshorn-Lindau; f. ein neuer Specialtaris für Getreide aus Desterreich und Ungarn nach der Schweiz; g. ein Specialtaris für den Transport von Steinkohlen ab Mannheim, aus den Saargruben und ab den Stationen der pfälzischen Bahnen nach der Nordostbahn; h. ein Specialtaris für Rohseide ab Luzern, Chur und Zürich nach Erselb; i. ein Specialtaris für Asphalt nach Bürttemberg und nach Bayern; k. ein Specialtaris sind Phosphorit ab Martigny und ab Genf nach Bayern und nach Sachsen u. s. f., u. s. f.

Mit Ausnahme des Tarifes für den directen Berkehr mit Württemberg sind sämmtliche genannte Tarife bereits in Kraft getreten; die Inkraftsetzung dessenigen für Württemberg wird voraussichtlich auf den 1. Juli nächstkünstig erfolgen. Durch die erwähnten Tarifarbeiten ist das Tarifbureau unserer Berwaltung 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 ber Generalbirection ber k. bayerischen Berkehrsanstalten 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-Schleppkähne zur Bewältigung eines größern Güterverkehrs nicht ausreichend seien. Mit Besriedigung können wir hier mittheilen, daß die Generaldirection der k. bayerischen Berkehrsanstalten im Lause des Berichtsjahres ihre Zustimmung zur Anschaffung einer großen Traject-Dampffähre für die erwähnte Route auf gemeinsame Kosten ausgesprochen hat. In Folge dessen wurde ein Bertrag vereindart, dessen dessenichten Abschrichten sicht 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 Subventionsbarleihen, welche für die linksufrige Burichseebahn und die aargauische Subbahn in Aussicht standen, erschien ber Weldbedarf bes Unternehmens der Nordostbahn noch über das Berichtsjahr hinaus als gedeckt. Im hinblick auf die Berpflichtungen, welche in den folgenden Jahren zu erfüllen sind, unterließen wir indessen nicht, den fortdauernd günstigen Stand des Geldmarktes zur Vermehrung der verfügbaren Mittel zu benuten. Es geschah dies durch Bermehrung 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 ber 18,584 Actien erfolgte zum Eurse 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. Borausgesebt, daß für keine bisherige Actie das hienach eröffnete Bezugsrecht unbenuht geblieben wäre, hätte sich die Gesammtzahl 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 außüben konnten, leicht voraussehen, daß unter keinen Umftänden die Zeichnung den Gesammtbedarf von 18,584 Actien überschreiten werbe. In der That stieg beim Ablaufe der Frift, welche den Actionaren vom 8. bis 20. Juli zur Geltendmachung des Rechtes eröffnet worden war, die Gesammtsumme der Zeichnungen nur auf 17,406. Wir glauben immerhin, daß bei Inbetrachtnahme ber ermähnten Umstände dieses Ergebnig als ein sehr befriedigendes bezeichnet zu werden verdient und als ein deutlicher Beweis für das Bertrauen der Actionäre in die Zukunft des Unternehmens betrachtet werden barf. Bas ben hienach verbleibenden Rest der neuen Actien betrifft, so wäre im Berichtsjahre möglich gewesen, denselben zu einem etwas höhern Curse als bem ben bisherigen Actionären bewilligten zu begeben; allein wir zogen vor, biese Actien einstweilen auf Rechnung ber Gesellschaftscasse zu übernehmen und ihren Verkauf auf später zu verschieben. Es bestimmte uns hiezu ber boppelte Umstand, bag ohnedies die Summe unserer verfügbaren Gelbmittel zur Zeit ziemlich groß ift, und daß wohl mit Grund vermuthet werden darf, der Curswerth der neuen Actien, der bisher erheblich unter