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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 24 (1876)

Artikel: Vierundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. Juni 1877 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, E.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730477

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: 23.08.2025

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

Die Hochbauten wurden in einfachster Weise behandelt; nur die Endstation Einsiedeln musste in Berücksichtigung der Bedeutung dieses Ortes und der Verkehrsverhältnisse etwas grösser gestaltet werden, wobei immerhin möglichste Sparsamkeit beobachtet wurde. Auch die Hochbaupläne erhielten die Genehmigung der Bundesbehörde. — Was die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Bahnhof Wädensweil und die Eigenthumsverhältnisse an demselben anbelangt, so hatten dieselben schon durch Vertrag vom 5. Februar 1874, genehmigt vom Verwaltungsrath der Nordostbahn am 23. Mai 1874, ihre vollständige Beordnung gefunden.

Die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln war gegen Ende Oktober 1876 in ihrer Vollendung soweit vorgeschritten, dass die Probefahrten vorgenommen werden konnten. Es fanden solche am 27. Oktober, 2. und 30. November statt; aber schon die beiden ersten lieferten ein in technischer Beziehung unbefriedigendes Ergebniss, und die Probefahrt vom 30. November nahm einen höchst unglücklichen Verlauf, durch den wir uns nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet erachteten, jede Mitwirkung an weitern Versuchen mit dem in Frage stehenden Spezialsystem abzulehnen und den Vertrag vom 25. Januar 1875, soweit er sich auf den Betrieb auf Grund des Spezialsystems bezieht, als dahingefallen zu erklären, in Anwendung einer diesbezüglichen Bestimmung dieses Vertrages (Art. 15). Ihrerseits entschlossen sich die Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, vorerst von weiteren Versuchen mit dem System Wetli Umgang zu nehmen und so beförderlich als möglich den Betrieb ihrer Bahn unter Anwendung des auf der Ütlibergbahn erprobten Betriebssystems zu eröffnen.

An unserem Orte wurden seither die Vollendungsarbeiten an der Bahn so rasch als möglich betrieben und überhaupt darauf hingewirkt, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1877 unsere Beziehungen zu der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, beziehungsweise zu den für diese uns gegenüber solidarisch haftenden Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln successiv ihre möglichst vollständige Abwicklung finden können. Die nähere Berichterstattung hierüber fällt dem nächstjährigen Geschäftsberichte anheim.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen ordnete mit den Bundesbehörden eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Verwaltungen betreffen. Wir erwähnen davon nur die wichtigsten: 1) Feststellung des neuen, mit 1. Juli 1876 in Kraft getretenen Eisenbahntransportreglements, auf Grund des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875; 2) Umarbeitung der sämmtlichen gemeinsamen schweizerischen Tarife auf metrisches Mass; 3) Aufstellung eines Regulatives über das Verfahren gegenüber Reisenden, welche ohne oder nur mit ungültigen Billeten in den Bahnzügen getroffen werden. Eine Mehrzahl anderer Fragen blieb am Schlusse des Berichtsjahres noch anhängig, u. A.: 1) die Frage, ob die Verpflichtung zur Errichtung direkter Verkehre auch gegenüber solchen Bahnverwaltungen bestehe, deren finanzielle Verhältnisse zu begründetem Zweifel an der regelmässigen Erstattung der von ihnen für die rückliegenden Bahnen erhobenen Frachtantheile, Zölle und Nachnahmen Anlass geben, und die auch nicht Willens oder nicht in der Lage sind, mittels Kautionsbestellung die rückliegenden Bahnen vor der Gefahr daheriger Verluste sicher zu stellen; 2) die Beseitigung der Schwierigkeiten, welche der Einrichtung direkter Güterverkehre zwischen den normalspurigen und den schmalspurigen Bahnen aus der verschiedenen Ladfähigkeit der beiderseitigen Güterwagen erwachsen; 3) die Rückwirkung ausnahmsweiser Taxerleichterungen auf Verkehre, bei denen die Gründe der letzteren nicht oder nur

zum Theil zutreffen; 4) die Revision des Regulatives über die Militärtransporte; 5) die Rückführung der gegenwärtigen, vielfach von einander abweichenden Konzessionsbestimmungen über das Tarifwesen auf thunlichst übereinstimmende Grundsätze für alle Bahnen, unter gleichzeitiger Vornahme derjenigen Modifikationen, welche die Voraussetzung einer rationellen Umgestaltung der schweizerischen Eisenbahntarife sind.

Von den übrigen Angelegenheiten, welche die genannte Vereinigung zu besorgen hatte, benennen wir die nachstehenden: 1) Ernennung eines ständigen Sekretärs der periodischen Konferenzen zur Erledigung der Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung von Transportgegenständen; 2) Vereinbarung über die der Waarenstatistik zu gebende Form und Ausdehnung und gemeinsame Bearbeitung derselben; 3) Ausdehnung der auf dem Nordostbahnnetz schon seit längerer Zeit geübten Beförderung von Gütern ohne Begleiter als Gepäck, auf das ganze Netz der Konferenzverwaltungen; 4) Revision der Vereinbarungen über den Austausch ständiger Freikarten und über die Ausstellung von Freikarten für einzelne Fahrten, im Sinne einer Beschränkung der taxfreien Fahrten; 5) Bezeichnung der Nordostbahn als Präsidialverwaltung für das Jahr 1877.

Die im Berichtsjahr erfolgte abermalige, bedeutende Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, woran die eigene Unternehmung mit der Linie Winterthur-Koblenz, ferner mit den von ihr zum Betrieb übernommenen Linien Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinweil betheiligt war, nahm die Thätigkeit der Verwaltung, namentlich auch für entsprechende Ausdehnung der direkten Tarife und Regelung der neuen Konkurrenzverhältnisse, in grossem Masse in Anspruch. Bei der Tariferstellung wurde nach den gleichen Grundsätzen verfahren wie im Jahr 1875 und können wir darüber auf den vorjährigen Geschäftsbericht verweisen. Die gänzliche Neubildung der Tarife auf einheitlicher Grundlage nahmen wir, was den Personenverkehr betrifft, auf die im Jahr 1877 bevorstehende Eröffnung der Linie Niederglatt-Wettingen in Aussicht; der Ausbau des Nordostbahnnetzes wird alsdann auf einem Punkte angelangt sein, welcher zu der Hoffnung berechtigt, dass die zu erstellenden Personentarife in der Hauptsache wieder eine Mehrzahl von Jahren unverändert bleiben können. Auf den gleichen Zeitpunkt wird auch eine Neubildung der Gütertarife stattzufinden haben. Wir beabsichtigen, diese letztern Tarife zwar mit einheitlicher Annahme der kilometrischen Distanzberechnung, im Übrigen aber nach dem bisherigen Tarifsystem zu erstellen; erst nachdem in Deutschland das neue einheitliche Tarifsystem seine Durchführung gefunden haben wird, dürfte für die deutsch-schweizerischen Bahnen, und speziell für die Nordostbahn, der richtige Zeitpunkt zur Vornahme prinzipieller Änderungen in ihrem Gütertarifsystem gekommen sein.

Die Verzögerung, welche die Gütertarifreform in Deutschland erlitt, und der Umstand, dass die daherigen Verhandlungen im Berichtsjahr eine Wendung nahmen, welche den Rücktritt der Elsass-Lothringischen und Badischen Bahnen vom sogenannten reinen Wagenraumsystem zu einem gemischten, die Taxation der Güter nach ihrem Werthe wieder in vermehrtem Grade zulassenden System voraussehen liessen, bestimmte uns, in Übereinstimmung mit den Verwaltungen der genannten Bahnen, die Neuerstellung der direkten Gütertarife mit ihnen noch zu verschieben, und uns einstweilen mit Revision und Ergänzung der bestehenden Tarife auf den bisherigen Grundlagen, soweit dieselben für die Verkehrsinteressen als dringlich erschienen, zu begnügen. Hiebei fand der neue, am 30. August 1876 zum Abschluss gebrachte Betriebsvertrag mit der Badischen Bahn, sammt seinem die Betriebsverhältnisse der Bahnstrecke Waldshut-Turgi ordnenden Annex, die Vollziehung, soweit diese zur Zeit möglich war; derselbe ordnet, neben den übrigen Verkehrsbeziehungen, auch die, namentlich in Folge des Baues der Kinzigthalbahn, der Basler Verbindungs- und der Bötzbergbahn, und der Schweizerischen Nationalbahn vielfach veränderten Konkurrenzverhältnisse.

Von den im Berichtsjahr erstellten direkten Tarifen benennen wir nachfolgend die bedeutenderen:

1) Personenverkehr. *a.* Personentarife mit der Schweizerischen Nationalbahn, der Aargauischen Süd-

bahn und der Emmenthalbahn. *b.* Nachtrag zu den Personentarifen mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn, behufs Einbeziehung der neuen Linien der Nordostbahn in den direkten Verkehr. *c.* Personentarife mit der Badischen Bahn, mit Elsass-Lothringen, mit Paris via Altmünsterol, mit dem mitteldeutschen Verband sowohl über die rechts- als die linksrheinische Route, mit Mailand via Gotthard und Splügen. *d.* Abänderung des Rundreisebillets Zürich-Wallisellen-Rapperswyl-Zürich durch fakultative Einbeziehung, neben den Dampfbooten, der Bahnstrecke Richtersweil-Zürich. *e.* Erweiterung der Rundreisetouren: Aarau-Brugg-Basel-Olten-Aarau, Basel-Olten-Wohlen-Muri-Brugg-Basel, Zürich-Brugg-Stein-Basel-Olten-Zürich, Winterthur-Romanshorn-Constanz-Etzweilen-Winterthur, Winterthur-Etzweilen-Constanz-Dampfboot-Schaffhausen-Winterthur, Winterthur-Etzweilen-Constanz-Romanshorn-Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Basel-Olten-Luzern-Zug-Zürich-Brugg-Stein-Basel, Zürich-Luzern-Langnau-Bern-Olten-Zürich, Basel-Stein-Brugg-Winterthur-Romanshorn-Constanz-Badische Bahn-Basel, Basel-Stein-Brugg-Zürich-Glarus (via Thalweil oder Wallisellen)-Chur-Rorschach-Winterthur (via Romanshorn oder St. Gallen)-Zürich-Brugg-Stein-Basel.

2. Güterverkehr. *a.* Gütertarife mit der Schweizerischen Nationalbahn, der Tössthalbahn, der Rorschach-Heiden-Bergbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten, der Bern-Luzernbahn und der Jurabahn. *b.* Ergänzung und Abänderung der Gütertarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn und den Westschweizerischen Bahnen, behufs Einbeziehung der neuen Linien der Nordostbahn; Übernahmstarif der Zürichseedampfboote für den Gütertransport zwischen dem rechten Seeufer und der linksufrigen Zürichseebahn. *c.* Neue Tarife ab Waldshut und Basel, Badischer Bahnhof, nach sämmtlichen Stationen der Ostschweiz, einschliesslich der eigenen neuen Linien und der Tössthalbahn, ferner ab Basel, Badischer Bahnhof, nach den Bodenseeuferorten, ab der Badischen Bahn und Main-Neckarbahn nach Winterthur, ab Mannheim und Ludwigshafen nach der Ostschweiz. *d.* Nachträge zum pfälzisch-elsässisch-schweizerischen Gütertarife. *e.* Neue Kohlentarife ab Waldshut, aus den Saargruben und ab Stationen der Rheinischen Bahn, ferner aus Böhmen. *f.* Ausdehnung der Gütertarife mit Württemberg und Bayern auf die bedeutenderen Stationen der linksufrigen Zürichseebahn. *g.* Transittarife für Getreide nach Elsass-Lothringen ab ungarischen Donaustationen, ab der österreichischen Südbahn und weiter, ab der Elisabethbahn, der österreichischen Nordbahn, der galizischen Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, ab Wien, der österreichischen Staatsbahn, der ungarischen Staatsbahn und der Theissbahn. *h.* Getreidetarife nach der Schweiz ab den gleichen Bahnen, ferner ab Stationen der ungarischen Westbahn, ab serbischen, türkischen und rumänischen Donaustationen. *i.* Spezialtarife mit Bayern und der Elisabethbahn für Holztransporte aus Österreich-Ungarn, mit Bestimmung nach Mittel- und Südfrankreich. *k.* Spezialtarife für Baumwolle aus Italien nach der Schweiz, ferner für Wein und Käse zwischen Italien und der Schweiz, sämmtlich via Brenner. *l.* Ausdehnung der mittel- und südrussisch-französischen Transittarife auf die Stationen Zürich, Winterthur und Romanshorn.

Die Erstellung neuer Reglemente zu den direkten Verkehren mit den süddeutschen und österreichischen Bahnen, deren wir im Geschäftsberichte von 1875 gedachten, gelangte im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluss. Es ist eine schwierige Aufgabe, die beiderseitigen Gesetzgebungen und Reglemente über die Verhältnisse des Eisenbahntransportes, welche in wichtigen Punkten von einander abweichen, soweit miteinander in Einklang zu bringen, als unerlässlich ist, um die Fortdauer direkter Verkehre mit den genannten Bahnen überhaupt möglich zu machen. Indessen ist im laufenden Jahr nach mehrfachen Konferenzen die Aufstellung eines Reglementsentwurfes gelungen, von dem wir hoffen, dass er die Billigung sowohl der deutschen, österreichischen und schweizerischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden als der sämmtlichen betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhalten werde.

Mittels Schlussnahme vom 28. September 1872 hatten wir von Ihnen die Ermächtigung erhalten, den Betrieb der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil unter Zugrundelegung des Prinzips, dass die Nordostbahngesellschaft lediglich für ihre daherigen Kosten Ersatz finden solle, zu übernehmen, immerhin in der Meinung, dass die diesfällige Vereinbarung dem Verwaltungsrathe zur Genehmigung vorzulegen sei. In Vollziehung dieser Schlussnahme haben wir unter'm 3. Mai 1876 mit der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil eine Vereinbarung betreffend die Übernahme des Betriebes und Unterhaltes ihrer Linie durch die hierseitige Gesellschaft und die Mitbenutzung der Station Effretikon Seitens der genannten Linie auf die Dauer von zehn Jahren getroffen, welcher der Verwaltungsrath am 17. Juni gl. J. seine Zustimmung ertheilt hat. — Am 14. Juni wurde zwischen der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und dem leitenden Ausschuss der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil ein Vertrag betreffend die Mitbenutzung der Station Wetzikon durch letztere Gesellschaft abgeschlossen. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gab gleichzeitig die Erklärung ab, dass sie „für den Fall definitiver und rechtskräftiger Übernahme des Betriebes der Eisenbahn Effre-„tikon-Wetzikon-Hinweil durch die herwärtige Gesellschaft einwillige, dass alle aus dem zwischen ihr und der Eisen-„bahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil abgeschlossenen Vertrage der letzteren zufallenden Rechte und Pflichten „auf die Nordostbahngesellschaft übertragen werden.“ Auf Grund der Bestimmungen des zwischen der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil und uns abgeschlossenen Betriebs-Vertrages erklärten wir unserseits, „dass „wir mit der Übernahme des Betriebes dieser Bahn alle ihr aus dem oben erwähnten Vertrage mit der Gesellschaft „der Vereinigten Schweizerbahnen zufallenden Rechte und Pflichten übernehmen.“

Unter'm 22. Juni 1876 trafen die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und die Geschäftsführung der Bischofszellerbahngesellschaft betreffend die Mitbenutzung der Station Gossau durch letztere eine Vereinbarung. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen erklärte gleichzeitig, „sie willige für „den Fall definitiver und rechtskräftiger Übernahme des Betriebes der Bischofszellerbahn durch die Nordostbahn-„Gesellschaft ein, dass alle aus dem oben angeführten Vertrage der Bischofszellerbahn hinsichtlich der Mitbenutzung „der Station Gossau zufallenden Rechte und Pflichten auf die herwärtige Gesellschaft übertragen werden.“ Hinwiederum gaben wir auf Grund des am 11. April 1874 mit der Bischofszellerbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages die Erklärung ab, „dass wir mit der Übernahme des Betriebes dieser Bahn alle für die letztere aus ihrem „Vertrage mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Benutzung der Station Gossau „zufallenden Rechte und Pflichten (mit Ausnahme der die Bauverhältnisse beschlagenden Bestimmungen) übernehmen.“

Die Generaldirektion der Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen hatte den am 3. Juni 1863 zwischen ihr und der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über die Regulirung des Verwaltungs- und Betriebsdienstes auf dem gemeinschaftlichen Bahnhofe in Schaffhausen gekündigt. Die Verhandlungen, welche behufs Erzielung einer neuen Übereinkunft gepflogen wurden, fanden ihren Abschluss nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres und es fällt daher deren Besprechung ausser den Rahmen des gegenwärtigen Berichtes.

III. Kapitalbeschaffung.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir auf die Verhandlungen hingewiesen, welche im Spätjahr 1875 mit französischen Finanzinstituten zum Zwecke der Deckung des restirenden Kapitalbedarfes der Nordostbahn eröffnet wurden. Dieselben schienen mit einem Vertrage, welcher am 12. April 1876 in Paris mit dem Comptoir d'Escompte, handelnd für sich und Namens verschiedener Banquiers und Kapitalisten, zur Unterzeichnung gelangte, ihren definitiven Abschluss gefunden zu haben. Über den Inhalt dieses Vertrages und die Gründe, welche unerwarteter Weise dessen Ausführung verhinderten, äussern wir uns in dem Berichte über die