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: 1: Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und

zu dem Bunde

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: 30.10.2025

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

Die Direktion gibt fich anmit bie Ehre, ihren fiebenten, bas Jahr 1859 betreffenden Geschäfts= bericht ber Generalversammlung ber Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sicht , und zu dem Bunde.

Nachdem die Eisenbahnlinie Turgi=Waldshut, beren Eröffnung wir in unserm letten Geschäftsberichte auf den 1. August 1859 in Aussicht gestellt, nur wenige Tage nachher, nämlich am 15. August, so weit vollendet war, daß sie dem Betriebe übergeben werden konnte, wirkten wir die hiezu ersorderliche Bewilligung der Regierung von Aargau aus. Es fand dann die sestliche Eröffnung dieser Bahnstrecke am 16. August statt, während der Versonenverkehr auf derselben am 18. Ausgust seinen Ansang nahm, der Waarenverkehr aber um verschiedener Verumständungen willen erst am 10. Oktober in vollem Umfange beginnen konnte. Seit der in dieser Weise ersolgten Eröffnung der Bahnlinie Turgi—Mitte Khein (Waldshut) besindet sich das ganze Bahnnet der Nordostbahn= Gesellschaft im Vetriebe.

Der Große Rath des Kantons Zürich ertheilte im Laufe des Berichtsjahres die Konzessionen für die sogenannte untere Glattthallinie und für die Reppisch bahn in abschließlicher Weise. Da der Nordostbahn=Gesellschaft ein Prioritätsrecht in Betress dieser Konzessionen zusteht, so wurden wir angefragt, ob wir dasselbe zur Geltung zu bringen gedenken. Wir gaben in Folge dessen die Erklärung ab, daß die Nordostbahn=Gesellschaft von ihrem Prioritätsrechte auf die betressenden von dem Großen Nathe ertheilten Konzessionen keinen Gebrauch mache.

Eine Anfrage der Regierung von Aargau, ob wir zur Einrichtung einer Haltstelle bei Wettingen Sand zu bieten geneigt seien, beantworteten wir im verneinenden Sinne und ebenso gaben wir einem die Umwandlung der Haltstelle Müllheim (At. Thurgau) in eine förmliche Station bezweckenden Gesuche keine Folge. Eine Entsprechung schien und in beiden Fällen Opfer zu erfordern, die nicht in richtigem Verhältnisse zu den obwaltenden Verkehrsbedürfnissen stehen würden.

Wir waren in unserm letten Geschäftsberichte mitzutheilen im Falle, daß die Regierung von Aargau die Fähre über den Khein bei Koblenz in ihren Beziehungen zu der dortigen Eisenbahnbrücke zum Gegenstande einer nachträglichen Korrespondenz mit uns machen zu sollen glaubte. In der letten Zuschrift, welche die Regierung von Aargau in Sachen an uns richtete, nimmt sie auf den Rechtsstreit Bezug, den die Fährebesitzer vor den Eidgenössischen Gerichten gegen uns angehoben haben. Die Eidgenössische Schahungskommission als erste Instanz hat uns zu einer Entschädigungsleiftung von Frk. 5000 an die Fährebesitzer verurtheilt. Es ist nun noch das lettinstanzliche Urtheil des Bunbesgerichtes, an welches beide Parteien die Berufung ergriffen haben, zu gewärtigen.

Bir haben in unserm legten Geschäftsberichte einer neuen Transportordnung gebacht, beren Einführung wir beabsichtigen. Wenn es uns bis zur Stunde nicht möglich geworden ift, unfer Borhaben zu verwirklichen, fo ift ber Grund hiebon in Verhältniffen zu fuchen, welche zu befeitigen leiber Es ift nämlich in ber neuen Transportordnung neben einer umfaffenben außer unserer Macht lag. Erweiterung ber haftpflicht fur Berlufte, Beschäbigungen und Berfpatungen und außer mehrfachen andern Berkehrserleichterungen, für Rohmaterialien, wie Bau- und Brennmaterial, Dungmittel u. bgl. eine Taxnorm festgesett worben, burd welche ber Transport folder Artikel auf langern Strecken, gegen= über ben jetigen Taxen, nicht unerheblich begunftigt wird. Bon ber Anficht geleitet, bag biefe Tax= erleichterung für ben Berkehr erft bann eine größere und auch für bie Bahnunternehmungen Iohnenbe Bebeutung erlangen werbe, wenn biefelbe in einem möglichst ausgebehnten Umkreise Anwendung finde, haben wir nun geglaubt, bor Ginführung ber neuen Transportordnung fur unfer Bahnnet mit ben Bermaltungen unserer Radbarbahnen in Unterhandlung treten zu follen, um biefelben zu beranlaffen, jene Taxnorm auch ihrerseits wenigstens im biretten Berkehr mit unferer Bahn anzunehmen. Unsere bieffälligen Bestrebungen hatten jedoch leiber bisher noch nicht nach allen Seiten ben gewünschten Erfolg. Bon ber Bermaltung ber einen unserer Anschlußbahnen konnte bis zur Stunde eine Buftimmung gu unferem Borfchlage nicht erzielt werben. Es find inbeffen bie fachbezüglichen Unterhandlungen noch nicht als abgeschlossen anzusehen und wir glauben auch nach biefer Seite bin immer noch auf eine Berftandigung in bem bon uns angeftrebten Sinne hoffen ju burfen. Bei ber Ungewißheit jeboch, wann bieses Biel erreicht werden wird, mochte es kaum gerechtfertigt erscheinen, um jenes einen, wenn auch nicht unwichtigen Bunktes willen mit ber Einführung ber neuen Transportordnung noch länger zu zögern. Indem wir daher beabsichtigen, dieselbe demnächst in Kraft treten zu lassen, werden wir babei hinwieder in Betreff der berührten Taxdifferenz auf ein der Sachlage angemeffenes Auskunfts= mittel fo weit nöthig Bedacht zu nehmen haben. - Nach Bollenbung bes Baues unferes Sahnneges haben wir eine neue Vermeffung beffelben vornehmen laffen, welche mehrfache, wenn auch nicht erhebliche Abweichungen von benjenigen Diftangen zwifden einzelnen Stationen , welche bisber ben bezüglichen Tarifen zu Grunde lagen, ergeben hat. Der Diftangengeiger, welcher ber neuen Transportordnung beigegeben wird, ift nun mit den Resultaten dieser befinitiben Vermeffung in Uebereinstimmung gebracht worben und ebenso werben auf ben Beitpunkt bes Infrafttretens ber neuen Transportorbnung auch bie Tarife entsprechend berichtigt werden. - Es mag bier noch am Blate fein, zu bemerken, bag wir die in der neuen Transportordnung aufgestellten Grundfage betreffend die Saftpflicht fur ben Transport auf ber Bahn auch für die Transporte mit unfern Dampfbooten auf bem Bobensee in analoge Anwendung bringen werden. — Die Regierung von Burich hat uns im Laufe des Berichtsjahres bie Mittheilung gemacht, fie habe fich bavon überzeugt, daß bie neue Transportorbnung, beren Einführung von und beabsichtigt werde, fich im Ginklange mit ben Borfdriften ber unferer Gefellschaft ertheilten Konzessionen befinde. Wir zweifeln nicht daran, daß auch die Regierungen der übrigen Kantone, in welchen die Nordostbahn liegt, wenn sie die Bestimmungen der neuen Transportordnung und der betreffenden Konzessionen mit einander vergleichen, zu demselben Schlußergebnisse gelangen werden, wie die Regierung von Zürich.

nunmehr auch ben vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchstuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusezen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzsähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher siskalischer und volkswirthschaftlicher Außen zugewendet worden. Im Lause des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transite lastenden Gebühren von der Eidgenösssichen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdieß zwischen der letztern und uns Bereinbarungen getrossen, welche die Benutzung der Linien der Nordostbahn für Transitgüter als vortheilhaft erscheinen lassen. Wenn die Zollverwaltung zur Stunde noch für die Zollbehandlung zu ungewöhnlichen Tageszeiten, d. h. am frühen Morgen, in der Mittagsstunde und am späten Abend besondere Gebühren zu Sanden der Angestellten bezieht, so darf wohl der Bunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Berkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst ausgehoben werden.

Die Eifenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnsstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrath keine öffentlich e Telegraphenlinie auch auf errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstwerständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Serstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzusügen, daß die Badische Telegraphenverwaltung die Linie an der Grenze in der Mitte des Rheines abgenommen und bis in den Bahnhof Waldshut fortgeführt hat.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß der eine Flügel des umfänglichen Verwaltung &= gebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenöffischen Postverwaltung vermiethet worden ist. Es besinden sich nun in demselben die sämmtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Bielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeigneteste Stelle, um der Verträge zu gedenken, welche wir mit den Städten Zürich und Winterthur zum Zwecke möglichst enger Verbindung ihrer neuprojektirten städtischen Verkehrsanstalten mit der Nordostbahn theils bereits vereinbart haben, theils abzuschließen im Begriffe stehen. Die Stadt Zürich erbaut unmittelbar neben dem Vahnhose ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maaßtabe abgehalten werden sollen. Die Stadt Winterthur hinwieder beabsichtigt, in Verbindung mit der dortigen Kaufmannschaft und der Finanzdirektion des Kantons Zürich ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Güterbahnhosses von Winterthur ein Korn=, Kaus= und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienensverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch

welchen die zufünftigen Beziehungen zwischen diesen beiden Anstalten in jeglicher Richtung geordnet werben. Mit ber Stadt Winterthur fteben wir jum 3wede bes Abichluffes eines analogen Bertrages in Betreff des dort projektirten Korn=, Rauf= und Salzhauses in Unterhandlung. Bereinbarungen, wie die eben besprochenen, gehören zu jener besten Urt von Bertragen, welche im allseitigen Interesse liegen. So fichert die mit der Stadt Burich abgeschlossene Uebereinkunft der lettern einen großen Ge= treibeverkehr in ihrem neuen Kornhause, mahrend sie ber Nordostbahn-Gesellschaft kostspielige Manipulationen und bem Bublifum Gebuhren von nicht geringem Belange ersparen wirb. — Es erübrigt uns noch, hier auch besjenigen Vertrages zu gebenken, welchen wir mit ber Stadt Burich zum 3 wede der miethweisen Uebernahme des dortigen Kaufhauses abgeschloffen haben. Bekanntlich haben fich die Behörden der Stadt Zürich im Falle gesehen, den ftädtischen Betrieb dieser Anstalt auf ben 1. August bes Berichtsjahres einzustellen. In Folge beffen ftand bas gangliche Eingeben bes Kaufhauses in sicherer Aussicht. Im Sinblicke auf die mannigfachen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche es dem Verkehr treibenden Publikum barbietet, glaubten wir wenigstens den Versuch machen zu follen, dasfelbe fortzusegen. Da es blog mahrend der 5 letten Monate des Berichtsjahres von uns betrieben wurde, so erscheint bas babei erzielte Ergebniß nicht in unsern Rechnungen über bas Jahr 1859. Es foll das Refultat des Betriebes des Raufhauses vom 1. August 1859 bis 31. Dezember 1860 bann in die Rechnungen über bas Jahr 1860 aufgenommen werden. Gleichwohl burfen wir nicht unterlaffen, die beruhigende Mittheilung in unfern Bericht niederzulegen, daß der bisherige Betrieb bes Kaufhauses jedenfalls keinen Verluft für die Mordoftbahn-Gesellschaft mit fich gebracht hat.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Bu ben 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 Baumarcus in die Schweizerische Westbahn einmundenden Linie hinzugekommen.

Ein sehr umfangreicher Theil unserer Thätigkeit während des Berichtsjahres war den Unterhand= lung en 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 dürsen, daß zwischen den beiden nachbarlichen Eisen= bahn=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 betressen Gin= führung eines direkten Personen=, Gepäck= und Waarenverkehres, sowie bezüglich des