Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 8 (1860)

Artikel: Achter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 30. April 1861 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730445

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: 25.11.2025

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

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn, wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Necht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem sinanziellen Einsusse des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Frk. 500 für jede im Betriebe besindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Nechte so lange keinen Gebrauch machen dürse, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservesond einverleibten Summen abwerse. Der Bundesrath hat nun vermittelst Schlußenahme vom 25. Februar 1861 zum ersten Male von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem er, nachedem vorher zwischen dem Eidgenössischen Postdepartemente und uns sachbezügliche Unterhandlungen gepslogen worden waren, die von der Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1859 zu bezahlende Konzesssischen auf Frk. 8,500 (Fr. 250 von 34 Stunden Wegstrecke) und für das Jahr 1860 auf Frk. 14,800 (Frk. 400 von 37 Stunden Wegstrecke) sestgeset hat. Wir haben keinen Anstand genomemen, diese Beträge dem Postdepartemente auszubezahlen.

Das Eidgenösstsche Postbepartement, zu bessen Geschäftstreis auch die Telegraphie gehört, beabsich=
tigt den Umbau der Telegraphenlinien in der Art, daß die hölzernen Stangen durch eiserne
ersetzt werden sollen. Das Departement hat unsere Mitwirkung bei der Durchführung dieser Maßregel
auf der Linie Zürich—Wallisellen und neulich wieder auf der Linie Zürich—Baden insosern nachgesucht,
als die Nordostbahngesellschaft angegangen wurde, die steinernen Postamente für die von der Eidgenossensschaft zu liesernden eisernen Stangen zu beschaffen. Wir haben gleich andern Eisenbahnverwaltungen
zu einer Uebereinkunft in diesem Sinne Hand geboten, jedoch darauf gedrungen, daß sowohl im Inter=
esse der Sicherheit des Bahnbetriebes, wie in demjenigen der Kostenersparniß kurze Eisenstangen in Answendung gebracht werden. Unsere Bemühungen sind wenigstens für die Linie Zürich—Baden von
Erfolg gewesen.

Wir erwähnen noch am Schlusse dieser Abtheilung unseres Geschäftsberichtes, daß der in unserm letten Berichte als in Aussicht stehend erwähnte Vertrag mit der Stadt Winterthur betreffend Serstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen dem dortigen Güterbahnhose und dem neben demselben projektirten Korn=, Kauf= und Salzhause und betreffend Regelung der daherigen zukünstigen Beziehungen zwischen diesen Anstalten auf der einen und der Nordostbahn auf der andern Seite während des Berichtsjahres zum Abschlusse gediehen ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Laufe bes Jahres 1860 haben vielfache Unterhandlungen und Konferenzen mit andern Gifenbahn ber waltungen stattgefunden. Ein großer Theil derfelben hatte Berständigungen mit andern Schweizerischen Gisenbahngesellschaften Behufs Erzielung thunlich ster Uebereinstimmung in ben Betriebseinrichtungen zum Zwecke.

Schon in unserm letziährigen Geschäftsberichte erwähnten wir, daß Unterhandlungen mit der Gessellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange seien, welche eine Verständigung über die Konkurr enzberhält nisse, die in Betreff des Güterverkehres zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizusühren bestimmt seien. Diese Unterhandlungen haben im Lause des Verichtsjahres zum Abschlusse eines sachbezüglichen Vertrages geführt. Die Wirkungen desselben können, da er schon am 15. Juni 1860 in Kraft trat, bereits wenigstens theilweise gewürdigt werden. Sie berechtigen zu der Behauptung, daß der Vertrag ein für die beiden kontrahirenden Gesellschaften günstiger genannt werden dürse. Zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Veseitigung sämmtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände erübrigt nun nur noch die Vereinbarung eines neuen, den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten Vertrages betressend den Bahnhof Wallisellen. Derselbe ist dem Abschlusse nahe.

Rechnungsverhältnisse mit den Gesellschaften der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, welche die bauliche Herstellung der Bahnhöfe Aarau, Winterthur und Wallisellen und die vertragsgemäß von uns für Rechnung der Centralbahngesellschaft besorgte Expropriation der Bahnstrecke Aarau=Wöschnau betrasen und die zu großem Theile ältern Datums waren, konnten im Laufe des Berichtsjahres in befriedigender Weise abgewickelt werden.

Wir haben in unserm letten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir uns die Wahrung der Rechte angelegen sein lassen, welche der Nordostbahngesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfall-bahngesellschaft, nachdem sie vorher einen sachbezüglichen Vertrag mit Baden abgeschlossen, im Sinblick 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. Wir mußten aber damals hinzusügen, daß die daherigen Verhandlungen trot wiederholter Schritte, die wir zunächst dem Badischen Ministerium gethan, noch nicht weit gediehen seien. Wir befreuen uns, Ihnen nunmehr zur Kenntniß bringen zu können, daß es uns während des Verichtsjahres gelungen ist, bei Baden auf dem Wege einer gütlichen Uebereinkunft eine den Verhältnissen entsprechende Entschädigung für unsere Gesellschaft erhältlich zu machen.

Das Komité, welches sich für die Erbauung einer Alpeneisenbahn über den Lukmanier gebildet hat, suchte gegen Ende des Berichtsjahres eine Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Aussührung dieser Unternehmung nach. Kurze Zeit nachher ging uns das Komité, welches die Erbauung einer Gotthardteisenbahn anstrebt, um Uebernahme von Gründungsaktien für dieses Projekt, sowie um Ernennung eines Mitgliedes in das Gotthardkomité an. Die beiden Komité's waren mit ähnlichen Gesuchen auch an die Regierung des Kantons Zürich und an den Stadtrath Zürich gelangt. Auf die Anregung der Regierung hin traten Abgeordnete der letztern, des Stadtrathes von Zürich und der Direktion der Nordostbahn zum Zwecke der Erzielung eines übereinstimmenden Vorzgehens in dieser wichtigen Angelegenheit zusammen. Die angestrebte Einigung wurde wirklich erreicht und auf Grundlage derselben beschlossen wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes, "1) für den

"Fall, daß durch die weiteren Verhandlungen des Lukmanierkomite's namentlich auch mit Sardinien "eine Grundlage gewonnen werde, welche nach hierfeitigem Ermeffen bie Durchführbarkeit ber angeftreb-"ten Unternehmung in Aussicht zu nehmen gestatte und unter ber Bedingung, daß die erforderlichen "Garantieen dafür geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für "den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auch nach Serftellung ber projektirten Alpeneisenbahn "gefichert bleibe, bei ber General-Versammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aftien für die "Lufmanier-Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen; " "2) in bas Gesuch "bes Gotthardtfomite's um Uebernahme von Grundungs = Aftien für eine Gotthardteifenbahn und um "Ernennung eines Mitgliedes in bas Gotthardtfomite für einftweilen nicht einzutreten." Wir hielten es für angemeffen, ben Standpunkt, von welchem bei biefer Schlugnahme ausgegangen wurde, anläßlich der Mittheilung derfelben an die betreffenden Komite's, auf eine unzweideutige Beise barzulegen. Wir brückten uns bemgemäß in unserm einschlägigen an bas Lukmanierkomité gerichteten Schreiben vom 19./23. Marz bs. J. folgendermaßen aus: "Die Berftellung einer birekten und ununterbrochenen Schie-"nenverbindung zwischen der Schweiz und Italien über die Alpen ift eine Unternehmung, welcher auch "wir eine hohe Bedeutung fur unfer Vaterland beizumeffen nicht anfteben. Wir find beshalb bereit, "ber Generalbersammlung ber Norboftbahngefellichaft borzuschlagen, fich bei ber Berwirklichung eines "folden Brojettes, wenn es fich uns als ein burchführbares barftellt, in einem angemeffenen Berhalt-"niffe zu betheiligen." - "Ift ichon die Berftellung eines Schienenweges über bie Alpen als eine Unter-"nehmung anzusehen, ber fich fast unüberfteigliche Sinderniffe in ben Weg ftellen, so barf an bie "Erbauung zweier Alpenbahnen über ben Gotthardt und ben Lufmanier vollends nicht gebacht werben. "Es fann fich also fur une nicht um eine Sandbietung gur Ausführung biefer beiden Linien, sondern "nur der einen oder der andern von ihnen handeln. Ebenfo unzweifelhaft ift es aber auch, daß die "Entscheidung ber Frage, welche ber beiden konkurrirenden Bahnen erbaut werden foll, nicht in unserer "Sand liegt. Bei fo bewandten Umftanden glauben wir unfere überwiegende Aufmerksamkeit lediglich "bemjenigen der beiden Projekte zuwenden zu follen, für welches mehr Aussicht auf Ausführung vor-"handen ift. Dieß icheint uns wenigstens zur Beit bei bem Lufmanierprojekte ber Fall zu fein. In "tednifder Beziehung burfte basfelbe, nach bem gegenwärtigen Stanbe ber Borarbeiten zu urtheilen, "geringere Baufchwierigkeiten barbieten, als das Gotthardtprojekt und in finanzieller Beziehung hat es "baburch gegenüber bem lettern bas lebergewicht gewonnen, bag Sarbinien ober bas neue Ronigreich "Italien, welches nach unferm Dafürhalten, wenn eine ber ermähnten Alpenbahnen gu Stande kommen "foll, ben weitaus größten Theil ber bazu erforderlichen Geldmittel zu beschaffen haben wird, bisanhin "bem Lukmanierprojekte den Vorzug gegeben hat." Nachdem hierauf in dem Schreiben unter ausbrucklicher Sinweisung auf die Anschauungsweise, welche in ben eben wortlich mitgetheilten Stellen besselben entwidelt ift, die oben angeführte Schlugnahme bem Lufmanierkomité eröffnet und ber Finangplan, welcher bei Unstrebung ber Lufmanierbahn befolgt werden zu wollen scheint, als ein nach hierseitiger Auffaffung unzulänglicher bezeichnet worden, lautet bas Schreiben weiter wie Golgt : "Wir haben uns "zur Pflicht gemacht, Ihnen ben Standpunkt mit voller Offenheit bargulegen, welchen wir bei ber "Schlufinahme eingenommen haben, die wir vermittelft bes gegenwärtigen Schreibens zu Ihrer Renntnig

wau bringen uns beehren. Wir glaubten bieses thun zu sollen, um den Sinn und die Tragweite "unseres Beschlusses von vornherein in das rechte Licht zu sehen und dadurch allfälligen unrichtigen "Auffassungen bei Zeiten und gehörigen Orts zu begegnen. Unter diesen Umständen ist es wohl kaum "noch nöthig, den überdieß selbstverständlichen Vorbehalt zu machen, auf die Ihnen mitgetheilte Schluß"nahme zurückzukommen, falls die Voraussehungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden
"ist, ganz oder zum Theile dahin fallen sollten." Unter entsprechender, theilweise wörtlich gleicher Motivirung wurde dem Gotthardtkomité die einstweilige Ablehnung seines Gesuches notissirt. Die Regierung des Kantons Zürich und der Stadtrath von Zürich haben hinwieder ihre die Uebernahme von Aktien für die Lukmanier-Unternehmung im Betrage von 1½ Millionen Franken Seitens der erstern und von ½ Million Franken Seitens der letztern in Aussicht stellenden, im übrigen mit dem unsrigen gleich lautenden Beschlüsse unter Beisügung einer mit der unsrigen im Wesentlichen übereinstimmenden Begründung den beiden Komité's zur Kenntniß gebracht.

Es haben sich in den Bezirken Bülach und Regensberg Komite's gebildet, welche die Erbausung einer Pferde eisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Derlikon anstreben. Dieselben wandten sich an uns mit dem Wunsche, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Aussührung ihres Vorhabens hülfreiche Hand bieten. Wir glaubten auf daherige Untershandlungen eintreten zu sollen. Da die letztern noch schwebend sind, so würden wir es für ungeeignet halten, uns zur Zeit einläslich über dieselben zu verbreiten. Wir beschränken uns deshalb darauf, lediglich noch hervorzuheben, daß gemäß den Statuten unserer Gesellschaft Beschlüsse betreffend Ausschnung der in dem S 1 derselben bezeichneten Bahnunternehmung, als welche die Aussührung einer Pferdeeisenbahn in den Bezirken Bülach und Regensberg oder eine Betheiligung bei einer solchen Unternehmung unstreitig anzusehen wäre, von der Generalbersammlung auszugehen haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Die Obligationen bes 3% Anleihens im Gesammtbetrage von Frkn. 817,950, welche von bensienigen Aftien der ehemaligen Nordbahn herrühren, für welche bei Anlaß der Fusion derselben mit der Zürich = Bodensee = Bahn der neuen Unternehmung nicht beigetreten werden wollte, enthalten die Bestimmung, daß die Rückzahlung des Kapitales innerhalb des Zeitraumes vom vollendeten britten die und mit dem dreizehnten Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnbetriedes auf der ganzen Strecke vom Bodensee die Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Duoten zu erfolgen habe, daß es aber der Nordostsbahngesellschaft freistehe, die Nückzahlung auch vor den hier ausgestellten Terminen und in größeren Quoten, als vorstehend bestimmt, zu bewerkstelligen. Wir fanden, es sei keine Beranlassung vorhanden, ein 3% Ansleihen früher heimzuzahlen, als es gemäß den bei dem Abschlusse desselben ausgestellten Bestimmungen gesschen müsse. Wir beschlossen daher, nicht das ganze Anleihen mit 1. Mai 1861 zurückzuzahlen, sondern die Seimzahlung desselben in 10 Serien und zwar so zu bewerkstelligen, daß von den 4674 Stück Dbligationen von Frkn. 175, welche das Anleihen bilden, 471 Stück mit 1. Mai 1861 und je 467 Stück ein mit 1. Mai der Jahre 1862 bis und mit 1870 zur Nückzahlung gelangen sollen. Die Nummern