

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 7 (1859)

Artikel: Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahngesellschaft 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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Tit. I

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren siebenten, das Jahr 1859 betreffenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

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

Nachdem die Eisenbahnlinie Turgi-Waldshut, deren Eröffnung wir in unserm letzten 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 erforderliche Bewilligung der Regierung von Aargau aus. Es fand dann die feierliche Eröffnung dieser Bahnstrecke am 16. August statt, während der Personenverkehr auf derselben am 18. August seinen Anfang nahm, der Waarenverkehr aber um verschiedener Verumständungen willen erst am 10. Oktober in vollem Umfange beginnen konnte. Seit der in dieser Weise erfolgten Eröffnung der Bahnlinie Turgi—Mitte Rhein (Waldshut) befindet sich das ganze Bahnnetz der Nordostbahn-Gesellschaft im Betriebe.

Der Große Rath des Kantons Zürich ertheilte im Laufe des Berichtsjahres die Konzessionen für die sogenannte untere Glattthallinie und für die Neppischbahn in abschließlicher Weise. Da der Nordostbahn-Gesellschaft ein Prioritätsrecht in Betreff 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 betreffenden von dem Großen Rathe ertheilten Konzessionen keinen Gebrauch mache.

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

Wir waren in unserm letzten Geschäftsberichte mitzutheilen im Falle, daß die Regierung von Aargau die Fähre über den Rhein bei Koblenz in ihren Beziehungen zu der dortigen Eisenbahnbrücke zum Gegenstande einer nachträglichen Korrespondenz mit uns machen zu sollen glaubte. In der letzten 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 Schatzungskommission als erste Instanz hat uns zu einer Entschädigungsleistung von Frk. 5000 an die Fährbesitzer verurtheilt. Es ist nun noch das letztinstanzliche Urtheil des Bundesgerichtes, an welches beide Parteien die Berufung ergriffen haben, zu gewärtigen.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsberichte einer neuen Transportordnung gedacht, deren Einführung wir beabsichtigen. Wenn es uns bis zur Stunde nicht möglich geworden ist, unser Vorhaben zu verwirklichen, so ist der Grund hievon in Verhältnissen zu suchen, welche zu beseitigen leider außer unserer Macht lag. Es ist nämlich in der neuen Transportordnung neben einer umfassenden Erweiterung der Haftpflicht für Verluste, Beschädigungen und Verspätungen und außer mehrfachen andern Verkehrserleichterungen, für Rohmaterialien, wie Bau- und Brennmaterial, Düngmittel u. dgl. eine Taxnorm festgesetzt worden, durch welche der Transport solcher Artikel auf längern Strecken, gegenüber den jetzigen Taxen, nicht unerheblich begünstigt wird. Von der Ansicht geleitet, daß diese Taxerleichterung für den Verkehr erst dann eine größere und auch für die Bahnunternehmungen lohnende Bedeutung erlangen werde, wenn dieselbe in einem möglichst ausgedehnten Umkreise Anwendung finde, haben wir nun geglaubt, vor Einführung der neuen Transportordnung für unser Bahnnetz mit den Verwaltungen unserer Nachbarbahnen in Unterhandlung treten zu sollen, um dieselben zu veranlassen, jene Taxnorm auch ihrerseits wenigstens im direkten Verkehr mit unserer Bahn anzunehmen. Unsere diesfälligen Bestrebungen hatten jedoch leider bisher noch nicht nach allen Seiten den gewünschten Erfolg. Von der Verwaltung der einen unserer Anschlußbahnen konnte bis zur Stunde eine Zustimmung zu unserem Vorschlage nicht erzielt werden. Es sind indessen die sachbezüglichen Unterhandlungen noch nicht als abgeschlossen anzusehen und wir glauben auch nach dieser Seite hin immer noch auf eine Verständigung in dem von uns angestrebten Sinne hoffen zu dürfen. Bei der Ungewißheit jedoch, wann dieses Ziel erreicht werden wird, möchte es kaum gerechtfertigt erscheinen, um jenes einen, wenn auch nicht unwichtigen Punktes willen mit der Einführung der neuen Transportordnung noch länger zu zögern. Indem wir daher beabsichtigen, dieselbe demnächst in Kraft treten zu lassen, werden wir dabei hinwieder in Betreff der berührten Taxdifferenz auf ein der Sachlage angemessenes Auskunftsmittel so weit nöthig Bedacht zu nehmen haben. — Nach Vollendung des Baues unseres Bahnnetzes haben wir eine neue Vermessung desselben vornehmen lassen, welche mehrfache, wenn auch nicht erhebliche Abweichungen von denjenigen Distanzen zwischen einzelnen Stationen, welche bisher den bezüglichen Tarifen zu Grunde lagen, ergeben hat. Der Distanzenzeiger, welcher der neuen Transportordnung beigegeben wird, ist nun mit den Resultaten dieser definitiven Vermessung in Uebereinstimmung gebracht worden und ebenso werden auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Transportordnung auch die Tarife entsprechend berichtigt werden. — Es mag hier noch am Platze sein, zu bemerken, daß wir die in der neuen Transportordnung aufgestellten Grundsätze betreffend die Haftpflicht für den Transport auf der Bahn auch für die Transporte mit unsern Dampfbooten auf dem Bodensee in analoge Anwendung bringen werden. — Die Regierung von Zürich hat uns im Laufe des Berichtsjahres die Mittheilung gemacht, sie habe sich davon überzeugt, daß die neue Transportordnung, deren Einführung von uns beabsichtigt werde, sich im Einklange mit den Vorschriften der unserer Gesellschaft erteilten Konzessionen befinde. Wir zweifeln nicht daran, daß auch die Regie-

rungen 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.

Im Gebiete des Zollwesens haben wir vor allem zu erwähnen, daß die Bundesversammlung nunmehr auch den vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchfuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusetzen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzfähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher fiskalischer und volkswirthschaftlicher Nutzen zugewendet worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transporte lastenden Gebühren von der Eidgenössischen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdieß zwischen der Letztern und uns Vereinbarungen getroffen, 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 Handen der Angestellten bezieht, so darf wohl der Wunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Verkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst aufgehoben werden.

Die Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrath keine öffentliche Telegraphenleitung errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstverständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Herstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzufügen, 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 umfangreichen Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenössischen Postverwaltung vermietet worden ist. Es befinden sich nun in demselben die sämmtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Vielleicht 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 Bahnhofe 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 Güterbahnhofes von Winterthur ein Korn-, Kauf- und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch

welchen die zukünftigen Beziehungen zwischen diesen beiden Anstalten in jeglicher Richtung geordnet werden. Mit der Stadt Winterthur stehen wir zum Zwecke des Abschlusses eines analogen Vertrages in Betreff des dort projektirten Korn-, Kauf- und Salzhauses in Unterhandlung. Vereinbarungen, wie die eben besprochenen, gehören zu jener besten Art von Verträgen, welche im allseitigen Interesse liegen. So sichert die mit der Stadt Zürich abgeschlossene Uebereinkunft der letztern einen großen Getreideverkehr in ihrem neuen Kornhause, während sie der Nordostbahn-Gesellschaft kostspielige Manipulationen und dem Publikum Gebühren von nicht geringem Belange ersparen wird. — Es erübrigt uns noch, hier auch desjenigen Vertrages zu gedenken, welchen wir mit der Stadt Zürich zum Zwecke der miethweisen Uebernahme des dortigen Kaufhauses abgeschlossen haben. Bekanntlich haben sich die Behörden der Stadt Zürich im Falle gesehen, den städtischen Betrieb dieser Anstalt auf den 1. August des Berichtsjahres einzustellen. In Folge dessen stand das gänzliche Eingehen des Kaufhauses in sicherer Aussicht. Im Hinblick auf die mannigfachen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche es dem Verkehr treibenden Publikum darbietet, glaubten wir wenigstens den Versuch machen zu sollen, dasselbe fortzusetzen. Da es bloß während der 5 letzten Monate des Berichtsjahres von uns betrieben wurde, so erscheint das dabei erzielte Ergebnis nicht in unsern Rechnungen über das Jahr 1859. Es soll das Resultat des Betriebes des Kaufhauses vom 1. August 1859 bis 31. Dezember 1860 dann in die Rechnungen über das Jahr 1860 aufgenommen werden. Gleichwohl dürfen wir nicht unterlassen, die beruhigende Mittheilung in unsern Bericht niederzulegen, daß der bisherige Betrieb des Kaufhauses jedenfalls keinen Verlust für die Nordostbahn-Gesellschaft mit sich gebracht hat.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 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 einmündenden Linie hinzugekommen.

Ein sehr umfangreicher Theil unserer Thätigkeit während des Berichtsjahres war den Unterhandlungen 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 dürfen, daß zwischen den beiden nachbarlichen Eisenbahn-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 betreffend Einführung eines direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehrs, sowie bezüglich des