Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **8 (1860)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn, wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Frk. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen dürfe, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. Der Bundesrath hat nun vermittelst Schlußnahme vom 25. Februar 1861 zum ersten Male von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem er, nachdem vorher zwischen dem Eidgenössischen Postdepartemente und uns sachbezügliche Unterhandlungen gepflogen worden waren, die von der Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1859 zu bezahlende Konzessionsgebühr 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) festgesetzt hat. Wir haben keinen Anstand genommen, diese Beträge dem Postdepartemente auszubezahlen.

Das Eidgenössische Postdepartement, zu dessen Geschäftskreis auch die Telegraphie gehört, beabsichtigt 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 insofern nachgesucht, als die Nordostbahngesellschaft angegangen wurde, die steinernen Postamente für die von der Eidgenossenschaft zu liefernden eisernen Stangen zu beschaffen. Wir haben gleich andern Eisenbahnverwaltungen zu einer Uebereinkunft in diesem Sinne Hand geboten, jedoch darauf gedrungen, daß sowohl im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes, wie in demjenigen der Kostenersparniß kurze Eisenstangen in Anwendung 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 letzten Berichte als in Aussicht stehend erwähnte Vertrag mit der Stadt Winterthur betreffend Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen dem dortigen Güterbahnhofe und dem neben demselben projektirten Korn-, Kauf- und Salzhause und betreffend Regelung der daherigen zukünftigen 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 des Jahres 1860 haben vielfache Unterhandlungen und Konferenzen mit andern Eisenbahnverwaltungen stattgefunden. Ein großer Theil derselben hatte Verständigungen mit andern Schweizerischen Eisenbahngesellschaften Behufs Erzielung thunlichster Uebereinstimmung in den Betriebseinrichtungen zum Zwecke.

Schon in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir, daß Unterhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange seien, welche eine Verständigung über die Konkurrenzverhältnisse, die in Betreff des Güterverkehres zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizuführen bestimmt seien. Diese Unterhandlungen haben im Laufe des Berichtsjahres 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 dürfe. Zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Beseitigung sämmtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände erübrigt nun nur noch die Vereinbarung eines neuen, den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten Vertrages betreffend 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 betrafen und die zu großem Theile ältern Datums waren, konnten im Laufe des Berichtsjahres in befriedigender Weise abgewickelt werden.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir uns die Wahrung der Rechte angelegen sein lassen, welche der Nordostbahngesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfallbahngesellschaft, nachdem sie vorher einen sachbezüglichen Vertrag mit Baden abgeschlossen, im Hinblick 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 hinzufügen, daß die daherigen Verhandlungen trotz wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium gethan, noch nicht weit gediehen seien. Wir befreuen uns, Ihnen nunmehr zur Kenntniß bringen zu können, daß es uns während des Berichtsjahres 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 Ausführung 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 Gotthardtkomité 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 Vorgehens 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 Lukmanierkomité's namentlich auch mit Sardinien „eine Grundlage gewonnen werde, welche nach hierseitigem Ermessen die Durchführbarkeit der angestreb„ten Unternehmung in Aussicht zu nehmen gestatte und unter der 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 Herstellung der projektirten Alpeneisenbahn „gesichert bleibe, bei der General-Versammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aktien für die „Lukmanier-Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen;" „2) in das Gesuch „des Gotthardtkomité's um Uebernahme von Gründungs-Aktien für eine Gotthardteisenbahn und um „Ernennung eines Mitgliedes in das Gotthardtkomité für einstweilen nicht einzutreten." Wir hielten es für angemessen, den Standpunkt, von welchem bei dieser Schlußnahme ausgegangen wurde, anläßlich der Mittheilung derselben an die betreffenden Komité's, auf eine unzweideutige Weise darzulegen. Wir drückten uns demgemäß in unserm einschlägigen an das Lukmanierkomité gerichteten Schreiben vom 19./23. März ds. J. folgendermaßen aus: „Die Herstellung einer direkten und ununterbrochenen Schie„nenverbindung zwischen der Schweiz und Italien über die Alpen ist eine Unternehmung, welcher auch „wir eine hohe Bedeutung für unser Vaterland beizumessen nicht anstehen. Wir sind deshalb bereit, „der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vorzuschlagen, sich bei der Verwirklichung eines „solchen Projektes, wenn es sich uns als ein durchführbares darstellt, in einem angemessenen Verhält„nisse zu betheiligen." — „Ist schon die Herstellung eines Schienenweges über die Alpen als eine Unter„nehmung anzusehen, der sich fast unübersteigliche Hindernisse in den Weg stellen, so darf an die „Erbauung zweier Alpenbahnen über den Gotthardt und den Lukmanier vollends nicht gedacht werden. „Es kann sich also für uns nicht um eine Handbietung zur Ausführung dieser beiden Linien, sondern „nur der einen oder der andern von ihnen handeln. Ebenso unzweifelhaft ist es aber auch, daß die „Entscheidung der Frage, welche der beiden konkurrirenden Bahnen erbaut werden soll, nicht in unserer „Hand liegt. Bei so bewandten Umständen glauben wir unsere überwiegende Aufmerksamkeit lediglich „demjenigen der beiden Projekte zuwenden zu sollen, für welches mehr Aussicht auf Ausführung vor„handen ist. Dieß scheint uns wenigstens zur Zeit bei dem Lukmanierprojekte der Fall zu sein. In „technischer Beziehung dürfte dasselbe, nach dem gegenwärtigen Stande der Vorarbeiten zu urtheilen, „geringere Bauschwierigkeiten darbieten, als das Gotthardtprojekt und in finanzieller Beziehung hat es „dadurch gegenüber dem letztern das Uebergewicht gewonnen, daß Sardinien oder das neue Königreich „Italien, welches nach unserm Dafürhalten, wenn eine der erwähnten Alpenbahnen zu Stande kommen „soll, den weitaus größten Theil der dazu erforderlichen Geldmittel zu beschaffen haben wird, bisanhin „dem Lukmanierprojekte den Vorzug gegeben hat." Nachdem hierauf in dem Schreiben unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Anschauungsweise, welche in den eben wörtlich mitgetheilten Stellen desselben entwickelt ist, die oben angeführte Schlußnahme dem Lukmanierkomité eröffnet und der Finanzplan, welcher bei Anstrebung der Lukmanierbahn befolgt werden zu wollen scheint, als ein nach hierseitiger Auffassung unzulänglicher bezeichnet worden, lautet das Schreiben weiter wie folgt: „Wir haben uns „zur Pflicht gemacht, Ihnen den Standpunkt mit voller Offenheit darzulegen, welchen wir bei der „Schlußnahme eingenommen haben, die wir vermittelst des gegenwärtigen Schreibens zu Ihrer Kenntniß

„zu bringen uns beehren. Wir glaubten dieses thun zu sollen, um den Sinn und die Tragweite „unseres Beschlusses von vornherein in das rechte Licht zu setzen 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 Voraussetzungen, 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 notifizirt. 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 Beifügung einer mit der unsrigen im Wesentlichen übereinstimmenden Begründung den beiden Komité's zur Kenntniß gebracht.

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

III. Kapitalbeschaffung.

Die Obligationen des 3% Anleihens im Gesammtbetrage von Frkn. 817,950, welche von denjenigen Aktien 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 dritten bis und mit dem dreizehnten Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnbetriebes auf der ganzen Strecke vom Bodensee bis Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Quoten zu erfolgen habe, daß es aber der Nordostbahngesellschaft freistehe, die Rückzahlung auch vor den hier aufgestellten Terminen und in größeren Quoten, als vorstehend bestimmt, zu bewerkstelligen. Wir fanden, es sei keine Veranlassung vorhanden, ein 3% Anleihen früher heimzuzahlen, als es gemäß den bei dem Abschlusse desselben aufgestellten Bestimmungen geschehen müsse. Wir beschlossen daher, nicht das ganze Anleihen mit 1. Mai 1861 zurückzuzahlen, sondern die Heimzahlung desselben in 10 Serien und zwar so zu bewerkstelligen, daß von den 4674 Stück Obligationen von Frkn. 175, welche das Anleihen bilden, 471 Stück mit 1. Mai 1861 und je 467 Stück je mit 1. Mai der Jahre 1862 bis und mit 1870 zur Rückzahlung gelangen sollen. Die Nummern