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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **9 (1861)**

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

Tit.!

Die unterzeichnete Direktion beehrt sich anmit, ihren neunten, das Jahr 1861 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung vorzulegen.

Bevor sie auf eine Darstellung ihrer Thätigkeit eintritt, welche das eigentliche Nordostbahnnetz d. h. diejenigen Eisenbahnlinien, bei deren Bau und Betrieb die Nordostbahngesellschaft allein betheiligt ist, beschlagen hat, glaubt sie, ihrer Bestrebungen Erwähnung thun zu sollen, welche darauf gerichtet waren, die Begründung einer Zürich, Zug und Luzern in direkte Verbindung bringenden Eisenbahn zum Gegenstande einer gemeinschaftlichen Unternehmung der Kantone Zürich, Luzern und Zug und der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft zu machen. Die daherigen Unterhandlungen sind zwar im Laufe des Berichtsjahres zum Abschlusse gebracht worden. Die endgültige Genehmigung der aus denselben hervorgegangenen Verträge nebst ihren Beilagen erfolgte aber erst im Anfange des gegenwärtigen Jahres. Wir haben Ihnen über die Entstehung und den Inhalt derselben in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. Januar dieses Jahres die erforderlichen einläßlichen Mittheilungen gemacht. Die Berichterstattung über unsere weitern auf die Eisenbahn-Unternehmung Zürich-Zug-Luzern bezüglichen Verrichtungen und die Rechnung über diese Unternehmung werden wir, da die Nordostbahngesellschaft nicht allein bei derselben betheiligt ist, in Zukunft jeweilen als Beilagen unsern Geschäftsberichten und Rechnungen anzufügen haben.

Nach dieser Mittheilung, zu welcher wir uns vorab veranlaßt sehen mußten, gehen wir nunmehr zur Berichterstattung über unsere während des verflossenen Jahres der Nordostbahnunternehmung gewidmete Thätigkeit über. Behufs leichterer Orientirung theilen wir auch dießmal unsere Darstellung in die gleichen Abschnitte, welche wir in den bisherigen Geschäftsberichten zur Anwendung zu bringen gewohnt waren.

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

Die Frage der Aufstellung eines einheitlichen Transportreglementes für den direkten Schweizerischen Eisenbahnverkehr hat endlich im Laufe des Berichtsjahres eine befriedigende Lösung gefunden, indem die Schweizerischen Bahnverwaltungen, wie wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte andeuten konnten, sich unter einander verständigt haben, die reglementarischen Bestim-

mungen der am 15. Juni 1860 für den internen Verkehr der Nordostbahn in Kraft getretenen neuen „Transportordnung" für den direkten Schweizerischen Verkehr zu adoptiren. In Folge dieser Verständigung ist nunmehr im verflossenen Monate ein „Transport-Reglement für den direkten Verkehr der Schweizerischen Eisenbahnen" in's Leben getreten, welches hinsichtlich des reglementarischen Theils in allen wesentlichen Punkten mit der eben erwähnten Transportordnung unserer Bahn identisch ist und von Seiten der Verwaltung der Franco-Suisse- und derjenigen der Westbahn für deren internen Verkehr angenommen wurde. Gleichzeitig wurde auch eine unter den Bahnverwaltungen vereinbarte einheitliche Waaren-Klassifikation in Kraft gesetzt, welche dem Publikum vielfache und theilweise sehr erhebliche Taxerleichterungen gewährt. Mit Ausnahme der Verwaltungen des Jura Industriel und der Ligne d'Italie sind die Verwaltungen der sämmtlichen zur Zeit im Betriebe stehenden Schweizerischen Bahnen jenem Reglemente für den direkten Verkehr beigetreten und es ist nicht daran zu zweifeln, daß die beiden so eben genannten Bahnverwaltungen ihren Beitritt ebenfalls erklären werden. Es bestehen demnach in Folge freier Entschließung der betreffenden Bahnverwaltungen nicht bloß für den direkten Verkehr zwischen den Schweizerischen Eisenbahnen, sondern auch für den internen Verkehr der meisten derselben gleichlautende Transportvorschriften und übereinstimmende Waaren-Klassifikationen. Muß vom Standpunkt des allgemeinen Verkehres aus die einheitliche Gestaltung der Transport-Bestimmungen an sich schon als ein wesentlicher Fortschritt angesehen werden, so ist dieses noch in höherm Maaße der Fall in Hinsicht auf den Inhalt dieser Bestimmungen, indem durch dieselben nunmehr die Transportverhältnisse der Schweizerischen Eisenbahnen auf einer liberalen, allen irgend berechtigten Anforderungen entsprechenden Grundlage fest geordnet sind. Das in dieser Beziehung erzielte Resultat darf um so eher als ein sehr erfreuliches bezeichnet werden, als die Uebelstände, die vorher beim Schweizerischen Eisenbahntransporte gewaltet, das Verkehr treibende Publikum und die öffentliche Presse fortwährend lebhaft beschäftigt hatten und auch wiederholt zum Gegenstande von Beschwerden bei den eidgenössischen Räthen gemacht worden waren.

Der Bundesrath hat die von der Nordostbahn-Gesellschaft für den regelmäßigen periodischen Personentransport im Jahre 1861 zu bezahlende Konzessionsgebühr auf Frkn. 18,500 (Frkn. 500 per Stunde von einer Wegstrecke von 37 Stunden) festgesetzt. Für das Jahr 1859 betrug die Konzessionsgebühr Frkn. 8,500 (Frkn. 250 per Stunde von einer Wegstrecke von 34 Stunden) und für das Jahr 1860 Frkn. 14,800 (Frkn. 400 per Stunde von einer Wegstrecke von 37 Stunden). — Gemäß den Bestimmungen der Bundesbeschlüsse betreffend Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn beträgt die für das Jahr 1861 bezogene Konzessionsgebühr das Maximum, welches der Bundesrath zu fordern berechtigt ist. Es kann daher eine weitere Steigerung dieser Konzessionsgebühr im Verfolge nicht eintreten.

Im Laufe des Berichtsjahres haben wir nebst den Verwaltungen der Centralbahn, der Westbahn und der Franco-Suisse-Bahn einen Vertrag betreffend den Transport und die Lieferung der Bahnpostwagen mit dem Eidg. Postdepartemente abgeschlossen. Bis zu diesem Vertrage hatte die Eidg. Postverwaltung achträdrige Bahnpostwagen geliefert und für die Behandlung und Reinigung derselben, sowie für das Schmieren der Achsen 1 Cent. per Achse und durchlaufene

Bahnstunde bezahlt. Nothwendig gewordene Reparaturen an diesen Wagen waren von den Bahnverwaltungen gegen Rückerstattung der darüber erlaufenen Kosten besorgt worden. Die wesentlichsten Bestimmungen des neuen Vertrages sind folgende: Die erwähnten vier Bahngesellschaften liefern der Eidg. Postverwaltung 12 vierrädrige Postwagen zum Preise von Frkn. 6300 per Stück. Für die Lieferung und Unterhaltung dieser Wagen bezahlt die Postverwaltung den Bahngesellschaften einen jährlichen Pachtzins von Frkn. 630 per Stück. Die letztern verpflichten sich, der Postverwaltung auf ihr Verlangen unter den gleichen Bedingungen noch weitere 6 Wagen zu liefern. Die Zahl der in Reserve befindlichen Wagen soll 1/3 derjenigen betragen, welche im regelmäßigen Dienste kursiren. Die Postverwaltung bezeichnet die Bahnzüge, mit welchen Postwagen laufen sollen. Die Beförderung mehr als eines Postwagens in einem Bahnzuge darf nicht verlangt werden. Die Postverwaltung macht sich verbindlich, ohne dringendes Bedürfniß eine Bahnlinie nicht mehr als zwei Male täglich in einer Richtung durch Postwagen befahren zu lassen. Für diejenigen Leistungen, zu welchen die Bahngesellschaften nach dem betreffenden Bundesgesetze nicht verpflichtet sind, wie Reinigen, Remisiren, Schmieren u. s. f., bezahlt ihnen die Postverwaltung 1 Cent. per Achse und durchlaufene Bahnstunde. Die Bahngesellschaften übernehmen keine Verantwortlichkeit für das richtige Auf- und Abgeben der Posteffekten, haften dagegen nach den Bestimmungen des Transportreglementes für Verluste oder Beschädigungen. Der Vertrag bleibt bis Ende 1869 in Kraft. Von diesem Zeitpunkte an steht beiden Kontrahenten ein jederzeitiges halbjährliches Kündungsrecht zu. Würde die Postverwaltung andere als zweiachsige Bahnpostwagen auf den Linien der betreffenden Gesellschaften kursiren lassen, so erwerben die letztern in Folge dessen das Recht, den Vertrag aufzuheben. Nach Auflösung desselben, aus welchem Grunde sie auch erfolgen mag, hat die Postverwaltung die vorhandenen Bahnpostwagen nach ihrem dannzumaligen Werthe zu übernehmen. — In einer besondern Uebereinkunft haben sich sodann diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche den eben erwähnten Vertrag mit dem Eidg. Postdepartemente abgeschlossen, dahin unter sich geeinigt, daß die aus diesem Vertrage für die Bahngesellschaften erwachsenden Kosten und Einnahmen unter dieselben nach Verhältniß der Kilometerzahl ihrer Bahnnetze vertheilt werden sollen, jedoch mit der Modifikation, daß von den 2 Centimes, welche die Postverwaltung den Eisenbahngesellschaften per zweiachsigen Wagen und durchlaufene Bahnstunde zu bezahlen hat, die Hälfte denjenigen Bahnverwaltungen, welche das Reinigen und Schmieren der Wagen besorgten, zukommen, die andere Hälfte unter sämmtliche Bahngesellschaften nach Verhältniß der Strecken, welche die Wagen auf den Bahnnetzen derselben durchlaufen haben, vertheilt werden soll.

Das Eidg. Postdepartement beabsichtigt, die Telegraphenlinien in der Art umzubauen, daß eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Stangen an die Stelle der hölzernen treten sollen. Bei den daherigen von dem Postdepartemente mit uns angeknüpften Unterhandlungen glauben wir, ohne dem Vorhaben desselben irgendwie entgegenzutreten, hinwieder darauf hinwirken zu sollen, daß für die Bestandtheile der neuen Leitungen Normalien aufgestellt werden, welche vom Standpunke der Sicherheit des Bahnbetriebes aus die erforderlichen Garantieen darzubieten geeignet sind.

Ein von dem Bundesrathe den Eidg. Räthen unterbreiteter Entwurf zu einem Bundesgesetze über die Eisenbahn- und konzessionirten Privattelegraphen beruht vornehmlich auf dem Bestreben, die Telegraphen der Eisenbahnverwaltungen auch dem Publikum zugänglich zu machen. Wenn wir auch von der Ansicht ausgehen, daß die Eisenbahngesellschaften zur Realisirung dieses Zweckes nach Thunlichkeit hülfreiche Hand bieten sollen, so halten wir auf der andern Seite dafür, daß sie nicht bloß berechtigt, sondern auch, und zwar vor Allem dem Publikum gegenüber, verpflichtet sind, diese Handbietung nur soweit eintreten zu lassen, als dadurch der Telegraphendienst für die Bedienung der Eisenbahn in keiner Weise gehemmt und somit die Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gefährdet wird. Sachbezügliche Verhandlungen, welche, der Berathung des Gesetzesentwurfes im Schooße der Bundesversammlung vorgängig, zwischen dem Eidg. Postdepartement und den Eisenbahngesellschaften Statt finden sollen, werden, wie wir hoffen zu dürfen glauben, eine Verständigung herbeiführen, welche den allseitigen dabei in Betracht kommenden Rechten und Interessen gebührende Rechnung tragen wird.

Das Eidg. Zollniederlagshaus in Zürich befindet sich immer noch im Kaufhause, somit in erheblicher Entfernung von dem Bahnhofe. Es wurde zu einer Zeit dort eingerichtet, als die Eisenbahn sich nicht weiter als bis Baden erstreckte und auf derselben noch kein Waarenverkehr Statt fand. Bei den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen erscheint die Verlegung des Zollniederlagshauses in den Bahnhof als ein dringendes Bedürfniß. Zum Zwecke der Bewerkstelligung dieser Verlegung haben im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidg. Handels- und Zolldepartemente und uns Unterhandlungen Statt gefunden, welche zum Abschlusse eines Vertrages führten. Gemäß demselben soll das Eidg. Zollniederlagshaus in den für Lagerung von Waaren bestimmten Magazinen, welche wir in dem Vorbahnhofe zu erbauen gedenken, eingerichtet werden. Das Eidg. Handels- und Zolldepartement bezahlt uns für den von ihm in Anspruch genommenen Raum einen angemessenen Miethzins. Wir bewerkstelligen den Transport der Waaren von der Bahn in das Eidg. Niederlagshaus und von dem letztern auf die Bahn oder auch auf Verlangen der Eigenthümer der Waaren in die Stadt Zürich gegen entsprechende, in dem Vertrage festgesetzte Gebühren. Dem handeltreibenden Publikum bleiben somit für die in dem Eidg. Zollniederlagshause untergebrachten Waaren, welche auf der Bahn angekommen sind und auf derselben wieder abgehen, die Camionnagegebühren von dem Bahnhofe nach der Stadt und von der Stadt nach dem Bahnhofe erspart.

Das Eidg. Militärdepartement hat im Laufe des Berichtsjahres Unterhandlungen mit den Schweiz. Eisenbahngesellschaften in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für den Fall von Kriegsgefahr oder von wirklich ausgebrochenem Kriege angeknüpft. Wir glaubten auf dieselben bereitwillig eintreten zu sollen, von der Ueberzeugung geleitet, daß, wenn dem Vaterlande Gefahr droht, von allen Seiten zur Hebung seiner Wehrfähigkeit Hand geboten werden soll. Die Vorschläge, welche den Eisenbahngesellschaften Seitens des Eidg. Militärdepartements in Sachen vorläufig gemacht worden sind, gestatten auf Grundlage derselben eine allen berechtigten Anforderungen entsprechende Verständigung in Aussicht zu nehmen.