

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): **3 (1855)**

PDF erstellt am: **17.08.2024**

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.

Der dritte Geschäftsbericht der Direktion der Nordostbahn, der anmit erstattet wird, beschlägt das Jahr 1855 und soll, schon um eine Zusammenhaltung und Vergleichung der in demselben enthaltenen Mittheilungen über den Stand der Nordostbahnunternehmung mit den in die frühern Geschäftsberichte niedergelegten Angaben zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, die in den bisherigen Geschäftsberichten enthalten waren. Dabei muß jedoch dem IIIten Hauptabschnitte, welcher bisher von der „Emission der Aktien und den auf dieselben geleisteten Einzahlungen“ handelte, nunmehr gemäß den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen die erweiterte Ueberschrift: „Kapitalbeschaffung“ gegeben werden.

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

a) Konzessionen. Die Konzessionen für die sämtlichen die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien sind längst endgültig geordnet, weshalb wir an dieser Stelle nur zu erwähnen haben, daß im Hinblick auf die durch die Konzession des Kantons Thurgau an die Nordostbahngesellschaft und durch Staatsverträge der Kantone Zürich und Thurgau mit dem Kanton St. Gallen der Nordostbahngesellschaft zugesicherte Berechtigung, die Nordostbahn im Falle des Bedürfnisses bis Norschach fortzuführen, von der Direktion bei der Regierung von Zürich wiederholt darauf hingewirkt wurde, daß die letztere die erforderlichen Maaßregeln ergreife, um der Bestimmung der ebenerwähnten Staatsverträge, gemäß welcher „der Bahnhof „in Norschach so anzulegen ist, daß in demselben der Anschluß der Nordostbahnlinie mit thunlichster Leichtigkeit und so, daß die Weiterbeförderung auf andere Linien ohne Umladen möglich ist, bewerkstelligt werden kann,“ die gebührende Nachachtung zu verschaffen. Wir sind noch nicht im Falle, Ihnen von einem abschließlichen Erfolge unserer daherigen Bemühungen Nachricht geben zu können, werden aber unsererseits auch im Verfolge nichts versäumen, was dazu dienen kann, diese für die Nordostbahnunternehmung unter Umständen sehr wichtige Angelegenheit zu einem ersprießlichen Ziele zu führen.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. Wir konnten Ihnen schon in unserm letzten Geschäftsberichte mittheilen, daß für das Tracé der ganzen Bahnlinie von Romanshorn bis Brugg die hoheitliche Genehmigung ausgewirkt worden sei. Nachdem die nähern technischen Untersuchungen, welche betreffend die Fortsetzung der Eisenbahn von Brugg nach Aarau gepflogen worden waren, herausgestellt hatten, daß, falls die Bahnlinie, wie die Konzession es vorschreibt, „bei Lenzburg vorbei“, statt in gerader Richtung von Wildeggen über Ruppertsweil nach Aarau gezogen werden müsse, dieß eine Verlängerung

derselben um 11,120', eine Vermehrung der Fahrzeit um 10 Minuten, eine außerordentliche Erschwerung des Betriebes wegen der viel ungünstigeren Steigungs-, Gefälls- und Krümmungsverhältnisse der Lenzburgerlinie gegenüber denjenigen der Ruppertsweilerlinie, für die Nordostbahngesellschaft eine Erhöhung der Baukosten von zirka $1\frac{1}{3}$ Millionen Franken, für das Publikum aber und wohl zumeist für die Aargauische Bevölkerung eine Vermehrung der Fahrtaxe für Personen von 50 Centimen in der Iten, von 35 Cent. in der IIten und von 25 Cent. in der IIIten Wagenklasse, für Vieh von 80 Cent. von einem Pferde, Maulthiere oder Esel, von 40 Cent. von einem Stücke Hornvieh und von 15 Cent. von einem Stücke Schmalvieh, endlich für Waaren von 5 Cent. von jedem Zentner zur Folge haben würde, richtete die Direktion, gestützt auf diese bemerkenswerthen Verhältnisse, am 8. Dezember abhin das Gesuch um Entbindung von der konzessionsmäßigen Verpflichtung, die Eisenbahnlinie von Brugg bis Aarau bei Lenzburg vorbei zu ziehen, an den Großen Rath des Kantons Aargau. Diese Behörde glaubte unter den damaligen Verumständen unserm Gesuche nicht entsprechen zu können und wies es daher gemäß einer an uns gerichteten Zuschrift der Regierung von Aargau vom 27. Dezember des Berichtsjahres ab. Bei so bewandten Verhältnissen sahen wir uns genöthigt, die der Regierung von Aargau weiter vorzulegenden Tracépläne dem Gebote, die Linie von Brugg nach Aarau bei Lenzburg vorbei zu ziehen, anzupassen, und wir übermittelten daher unter dem 18. Februar d. J. den Plan über das Tracé Brugg-Lenzburg der Regierung von Aargau Behufs Einholung der hoheitlichen Genehmigung. Diese Genehmigung ist uns bis zur Stunde nur für ungefähr die erste Hälfte des vorgelegten Planes, nämlich für die Linie von Brugg bis zur Fähre in Holderbank, zu Theil geworden und dürfte dem Vernehmen nach für die zweite, weitaus die größten Arbeiten auf der Linie von Brugg bis Aarau erheischende Hälfte noch ziemlich geraume Zeit auf sich warten lassen. Mit Rücksicht auf die in Folge dessen ohnehin entstehende Verzögerung, sowie im Hinblick auf die veränderte Stimmung, welche überhaupt und namentlich auch Angesichts der nunmehr aufgestellten Höhenprofile einer über Lenzburg zu ziehenden Eisenbahnlinie in der Aargauischen Bevölkerung und vielleicht auch in dem eben neu gewählten Aargauischen Großen Rathe entstanden zu sein scheint, glauben wir es nicht bloß den Interessen der Aktionäre der Nordostbahn, sondern auch und vor allem denjenigen des schweizerischen Volkes und der großen Mehrheit der Aargauischen Bevölkerung im besondern schuldig zu sein, dem nunmehrigen Großen Rathe des Kantons Aargau in seiner demnächst bevorstehenden Versammlung neuerdings, übrigens unter Anerbietung angemessener Gegenleistungen Behufs Erleichterung der Kommunikation einzelner Landesgegenden mit der Nordostbahn, das Gesuch vorzulegen, die Nordostbahngesellschaft von der Verpflichtung, die Eisenbahn bei Lenzburg vorbei zu führen, entheben zu wollen. — Wir haben schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß bringen können, daß wir den Plan zu dem Tracé der kleinen Bahnstrecke von Aarau bis zu der Aargau-Solothurn'schen Kantonsgrenze in der Wöschnau der Regierung von Aargau zur Genehmigung vorgelegt haben. Mit Zuschrift vom 15. Mai des Berichtsjahres wurde rückantwortlich eine Modifikation des Planes in der Weise verlangt, daß der zu dem Rathhause in Aarau gehörende Garten für die Bahn nicht in Anspruch genommen werde. Unter dem 16. Juni übermittelte die Direktion der Regierung von Aargau einen neuen, diesem Begehren Rechnung tragenden Tracéplan, der dann auch endlich am 3. Juli die hoheitliche Genehmigung erhielt. Die erst in Folge dessen möglich gewordene Ausarbeitung der

Katastral- und Detailpläne wurde nun rasch an Hand genommen und durchgeführt, so daß bereits am 23. August die Auflegung der Katastralpläne Behufs Vornahme der Expropriation und am 25. August die Ausschreibung des Baulooses Aarau-Wösch nau auf Grundlage der Baupläne beschloffen werden konnte. Mittlerweile war nun aber von der Centralbahngesellschaft ein anderes Projekt für das Tracé Aarau-Wösch nau und den Bahnhof in Aarau, welches ihr für den Bau ihrer Linie von Olten nach Wösch nau erhebliche Vortheile darbot und das sich auch der Gunst der Einwohnerschaft von Aarau, sowie der Regierung von Aargau zu erfreuen hatte, in Anregung gebracht worden. Gemäß diesem Projekte sollte der Bahnhof in Aarau statt bei dem Herzog'schen Etablissement auf der Sarer'schen Bleiche an der Zürich-Aaraauer-Straße angebracht und die Bahnlinie von Wösch nau her durch zwei unter dem Rathhausplage und Raine durchzubrechende Tunnel hindurch in den Bahnhof eingeführt werden. Auf Veranlassung der Regierung von Aargau fanden daherige Verhandlungen zwischen Abordnungen der Centralbahn- und unserer Gesellschaft Statt, welche den Abschluß eines Vertrages zur Folge hatten, in welchem unter andern bestimmt ist, daß der Bahnhof und die Linie Aarau-Wösch nau nach dem von der Centralbahngesellschaft vorgeschlagenen Plane ausgeführt werden sollen. Die Regierung von Aargau hat dann auch dem letztern die hoheitliche Genehmigung ertheilt.

c) G e n e h m i g u n g d e r B a h n h ö f e u n d S t a t i o n e n. Schon in unserm letzten Geschäftsberichte waren wir im Falle, Ihnen mitzutheilen, daß die hoheitliche Genehmigung der sämtlichen auf der Linie von Romanshorn bis Brugg vorkommenden Bahnhöfe und Stationen ausgewirkt worden sei. In dem gegenwärtigen Geschäftsberichte können wir Ihnen im weitern melden, daß wir über die Zahl und den Ort der zwischen Brugg und Holderbank anzubringenden Stationen mit der Regierung von Aargau ein Einverständnis erzielt haben und daß die letztere, wie wir bereits oben zu melden im Falle waren, die Anlage des Bahnhofes in Aarau an der Sarer'schen Bleiche an der Zürich-Aaraauer-Straße genehmigt hat.

d) G e n e h m i g u n g d e r S t r a ß e n - u n d W a s s e r ü b e r g ä n g e. Waren schon gemäß unserm letzten Geschäftsberichte die sämtlichen Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn auf der ganzen Linie von Romanshorn bis Brugg mit den betreffenden Regierungen vereinbart worden, so haben wir in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nur noch hinzuzufügen, daß wir auch die Pläne der Straßen- und Wasserübergänge zwischen Brugg und Lenzburg der Regierung von Aargau vorgelegt haben und daß die letztere ihre Zustimmung zu diesen Plänen, so weit sie die Strecke von Brugg bis zur Fähre in Holderbank beschlagen, unter Bedingungen, über die wir uns noch auszusprechen haben, erklärt hat.

e) S o n s t i g e B e z i e h u n g e n z u d e m B u n d e u n d z u d e n K a n t o n e n , d u r c h w e l c h e d i e B a h n s i c h z i e h t. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurde mit dem Eidgenössischen Postdepartement, beziehungsweise dem Bundesrathe, ein Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem die Eidg. Postverwaltung sich verbindlich machte, nicht bloß an alle in Winterthur ankommenden und von dort abgehenden Bahnzüge die entsprechenden Eilwagenkurse nach und von Zürich anzuschließen, sondern überdies noch die Fahrordnung der auf die Bahnlinie ausmündenden Lokalpostverbindungen von Konstanz mit Frauenfeld, Müllheim, Weinfelden, Amriswil und Romanshorn, von Wyl mit Frauenfeld und von St. Gallen mit Sulgen, Amriswil und Romanshorn der Durchfahrt der Bahnzüge auf jenen Stationen anzupassen. Dagegen mußte von Seite der Nordostbahn-

Gesellschaft auf den fernern Bezug der bisher von der Eidgenössischen Postverwaltung geleisteten besondern Entschädigung für die Frühzüge von Baden und von Zürich, von denen jedoch der letztere mit der Einführung des Sommerfahrplanes eingestellt werden konnte, Verzicht geleistet werden. In dem Vertrage ist ferner gegenseitige Billetausstellung von Seiten der Postverwaltung an Postreisende zur Eisenbahnfahrt und von Seiten der Eisenbahnverwaltung an Eisenbahnreisende zur Postfahrt im Interesse des reisenden Publikums einbedungen und sodann namentlich auch der Transport von Fahrpoststücken, die das Gewicht von 10 Pfund überschreiten und somit dem Postregale nicht anheim fallen, dessen ungeachtet aber der Postverwaltung und von der letztern der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung übergeben werden, regulirt. — Der mit dem Eidg. Postdepartement abgeschlossene, das Telegraphenwesen betreffende Vertrag, dessen wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte Erwähnung gethan haben, hat nunmehr die damals noch vermifste Ratifikation des Bundesrathes erhalten. Kraft desselben ist ein unterseeischer Telegraph zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, bei dessen Benutzung den Eisenbahndepeschen ein Prioritätsrecht eingeräumt ist, bereits hergestellt, so daß er nun ungesäumt dem Verkehr wird übergeben werden können. Gemäß diesem Hauptvertrage und einigen mittlerweile noch abgeschlossenen Nachtragsverträgen zu demselben ist im fernern die Erstellung einer Eidgenössischen Telegraphenlinie längs unserer ganzen Bahnstrecke von Romanshorn bis zum Anschlusse an die Centralbahn in Aarau, beziehungsweise Wöschnau gesichert und es steht der Nordostbahngesellschaft das Recht zu, an dieser von Bundeswegen bereits ausgeführten oder noch auszuführenden Leitung einen eigenen Draht für die Zwecke der Eisenbahn anzubringen. — Zur Erleichterung der zollamtlichen Behandlung der die Schweizergrenze in Romanshorn überschreitenden Güter, soweit sie auf der Nordostbahn befördert worden sind oder befördert werden sollen, ist mit dem Eidg. Handels- und Zolldepartement, beziehungsweise dem Bundesrathe eine Uebereinkunft abgeschlossen worden, in Folge deren die Eidg. Zollverwaltung die Zollbehandlung derjenigen Waaren, welche unmittelbar über die Nordostbahn weiter gehen oder, von derselben kommend, zur Verladung auf die Schiffe bestimmt sind, im Bahnhofe selbst Statt finden läßt und sich zu diesem Zwecke zur Errichtung einer zweiten Zollstätte in demselben, welche die Attribute einer Hauptzollstätte haben soll, verpflichtet hat. — In diesem Abschnitte unsers Berichtes erübrigt uns nur noch, Ihnen von dem Ergebnisse unserer Bemühungen für Erwirkung einer finanziellen Bethheiligung des Kantons Aargau bei der Nordostbahnunternehmung Kenntniß zu geben. Unter dem 20. Dezember 1854 wurde zwischen Delegirten der Regierung von Aargau und unserm Vorstande unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalte ein Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem sich der Kanton Aargau bei unserer Unternehmung mit einer Summe von 2 Millionen Franken mittelst Uebnahme von 4000 Gesellschaftsaktien zu betheiligen, dagegen die Nordostbahngesellschaft zur Wahl eines Bürgers des Kantons Aargau in die Direktion und vier solcher in den Verwaltungsrath, sowie zu etwas früherer Vollendung der Bahn von Baden nach Aarau, als die Aargauische Konzession es fordert, zu verpflichten hatte. War dieser Vertrag unsererseits sofort ratifizirt worden, so wurde dagegen die Ertheilung der Ratifikation Aargauischer Seits von Großrathssitzung zu Großrathssitzung verschoben, bis dann der Große Rath am 19. Dezember 1855, also gerade ein Jahr nach Abschluß des Vertrages, demselben, gestützt auf Gründe, die auf irrthümlichen faktischen Voraussetzungen beruhen, die Ratifikation verweigerte.