

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

Objektyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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.

Lit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren achten, das Jahr 1860 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

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

Die neue Transportordnung der Nordostbahn, deren Erlassung in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt worden ist, trat mit dem 15. Juni 1860 wirklich ins Leben. Wir haben Ihnen schon früher mittheilen können, daß die Regierung von Zürich uns die Erklärung abgegeben, sie habe sich davon überzeugt, daß diese Transportordnung „im Einklange mit den Vorschriften der unserer Gesellschaft ertheilten Konzession stehe.“ Die Regierung von Aargau, welche sich ebenfalls in Betreff der Transportordnung mit uns in's Vernehmen gesetzt hatte und auf deren Wunsch einzelne Abänderungen in derselben vorgenommen worden waren, eröffnete uns mit Zuschrift vom 26. Mai 1860, „daß sie mit dem Erlasse der neuen Transportordnung einverstanden sei“. Haben die Regierungen der Kantone, in deren Gebiet die Nordostbahn liegt, soweit sie sich veranlaßt sahen, eine Prüfung der Transportordnung eintreten zu lassen, ihre Uebereinstimmung mit derselben zu erkennen gegeben, so scheint sie gemäß vielfachen Wahrnehmungen, die wir zu machen im Falle waren, auch dem die Bahn benutzenden Publikum zur Befriedigung zu reichen. Wir haben nun aber nicht außer Acht gelassen, daß es nicht genügen würde, nur für den internen Verkehr der Nordostbahn, also bloß innerhalb der Grenzen unseres Bahnnetzes eine den berechtigten Anforderungen des Publikums entsprechende Transportordnung zu besitzen, sondern daß darauf hingearbeitet werden müsse, derselben auch in weitem Kreise Geltung zu verschaffen. Unsere auf die Erreichung dieses Zieles gerichteten Bemühungen waren nicht ohne Erfolg. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hat schon vor geraumer Zeit nicht bloß dazu Hand geboten, daß unsere Transportordnung dem direkten Verkehre zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn zu Grunde gelegt werde, sondern sie hat dieselbe auch für ihren internen Verkehr eingeführt. War auf diese Weise eine Einigung im Osten der Schweiz erzielt worden, so hat hinwieder eine in den letzten Tagen abgehaltene Konferenz von Abgeordneten der bei den hauptsächlichsten Bahnlagen der Schweiz beteiligten Eisenbahngesellschaften zu dem erfreulichen Ergebnisse geführt, daß unsere Transportordnung für den direkten Verkehr auf den sämtlichen Eisenbahnlinien der Westbahn, der Französisch-Schweizerischen (Franco-Suisse) Eisenbahn, der Centralbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn Geltung erhalten soll.

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 mittelst Schlußnahme vom 25. Februar 1861 zum ersten Male von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem er, nachdem vorher zwischen dem Eidgenössischen Postdepartement 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 Postdepartement 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 Wintertthur betreffend Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen dem dortigen Güterbahnhofe und dem neben demselben projektierten Korn-, Kauf- und Salzhaufe 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 Uebereinkimmung in den Betriebsrichtungen zum Zwecke.