

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	3 (1855)
Artikel:	Dritter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1856 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-730474

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

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

Tit.

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 früheren Geschäftsberichte niedergelegten Angaben zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, die in den bisherigen Geschäftsberichten enthalten waren. Dabei muß jedoch dem IIIten Hauptabschritte, welcher bisher von der „Emission der Aktien und den auf dieselben geleisteten Einzahlungen“ handelte, nunmehr gemäß den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen die erweiterte Überschrift: „Kapitalbeschaffung“ gegeben werden.

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

a) Konzessionen. Die Konzessionen für die sämmtlichen die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien sind längst endgültig geordnet, weshalb wir an dieser Stelle nur zu erwähnen haben, daß im Hinblicke 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 Rorschach fortzuführen, von der Direktion bei der Regierung von Zürich wiederholt darauf hingewirkt wurde, daß die letztere die erforderlichen Maßregeln ergreife, um der Bestimmung der ebenerwähnten Staatsverträge, gemäß welcher „der Bahnhof in Rorschach 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 Bemühungen Nachricht geben zu können, werden aber unsrerseits 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 Trac's der Bahn. Wir konnten Ihnen schon in unserm letzten Geschäftsberichte mittheilen, daß für das Trac's der ganzen Bahnlinie von Romanshorn bis Brugg die hoheitliche Genehmigung ausgewirkt worden sei. Nachdem die näheren 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 Wildegg über Kuppersweil 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 Stuppersweilerlinie, für die Nordostbahngesellschaft eine Erhöhung der Baukosten von zirka 1½ 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 Eisenbahmlinie von Brugg bis Aarau bei Lenzburg vorbei zu ziehen, an den Grossen Rath des Kantons Aargau. Diese Behörde glaubte unter den damaligen Verumständungen unserm Gesuche nicht entsprechen zu können und wies es daher gemäss einer an uns gerichteten Buzchrift 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 Hinblicke auf die veränderte Stimmung, welche überhaupt und namentlich auch Angesichts der nunmehr aufgestellten Höhenprofile einer über Lenzburg zu ziehenden Eisenbahmlinie in der Aargauischen Bevölkerung und vielleicht auch in dem eben neu gewählten Aargauischen Grossen Rath 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 Rath 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 Buzchrift vom 15. Mai des Berichtsjahres wurde rückantwortlich eine Modifikation des Planes in der Weise verlangt, daß der zu dem Rathause 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 Begehrten 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 Auslegung der Katastralpläne Beifuß Vornahme der Expropriation und am 25. August die Ausschreibung des Bauloses Arau-Wöschnau auf Grundlage der Baupläne beschlossen werden konnte. Mittlerweile war nun aber von der Centralbahngesellschaft ein anderes Projekt für das Tracé Arau-Wöschnau und den Bahnhof in Arau, welches ihr für den Bau ihrer Linie von Olten nach Wöschnau erhebliche Vortheile darbot und das sich auch der Gunst der Einwohnerschaft von Arau, sowie der Regierung von Aargau zu erfreuen hatte, in Anregung gebracht worden. Gemäß diesem Projekte sollte der Bahnhof in Arau statt bei dem Herzog'schen Etablissement auf der Säker'schen Bleiche an der Zürich-Arauer-Straße angebracht und die Bahlinie von Wöschnau her durch zwei unter dem Stathausplatz und Raine durchzubrechende Tunnel hindurch in den Bahnhof eingeführt werden. Auf Veranlassung der Regierung von Aargau fanden daherige Verhandlungen zwischen Abordnungen der Centralbahngesellschaft und unserer Gesellschaft statt, welche den Abschluß eines Vertrages zur Folge hatten, in welchem unter anderm bestimmt ist, daß der Bahnhof und die Linie Arau-Wöschnau nach dem von der Centralbahngesellschaft vorgeschlagenen Plane ausgeführt werden sollen. Die Regierung von Aargau hat dann auch dem letztern die hoheitliche Genehmigung ertheilt.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. 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 Einverständniß erzielt haben und daß die letztere, wie wir bereits oben zu melden im Falle waren, die Anlage des Bahnhofes in Arau an der Säker'schen Bleiche an der Zürich-Arauer-Straße genehmigt hat.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. 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) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht. 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 Giltwagenkurse nach und von Zürich anzuschließen, sondern überdies noch die Fährtordnung der auf die Bahlinie ausmündenden Lokalpostverbindungen von Konstanz mit Frauenfeld, Müllheim, Weinfelden, Amrisweil und Romanshorn, von Wyh mit Frauenfeld und von St. Gallen mit Sulgen, Amrisweil 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 Sommersfahrtenplanes eingestellt werden konnte, Verzicht geleistet werden. In dem Vertrage ist ferner gegenseitige Billettausstellung von Seiten der Postverwaltung an Postreisende zur Eisenbahnfahrt und von Seiten der Eisenbahnverwaltung an Eisenbahnreisende zur Postfahrt im Interesse des reisenden Publikums einbedungen und sobann 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. Postdepartemente abgeschlossene, das Telegraphenwesen betreffende Vertrag, dessen wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte Erwähnung gethan haben, hat nunmehr die damals noch vermisste Ratifikation des Bundesrathes erhalten. Kraft desselben ist ein unterseitlicher 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 Errichtung einer Eidgenössischen Telegraphenlinie längs unserer ganzen Bahnstrecke von Romanshorn bis zum Anschluß 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 Bundesrath 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 Errichtung einer finanziellen Beteiligung 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 Uebernahme 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 unsersseits sofort ratifizirt worden, so wurde dagegen die Ertheilung der Ratifikation Aargauischer Seits von Grossratsitzung zu Grossratsitzung verschoben, bis dann der Große Rath am 19. Dezember 1855, also gerade ein Jahr nach Abschluß des Vertrages, demselben, gestützt auf Gründe, die auf irrtümlichen faktischen Voraussetzungen beruhen, die Ratifikation verweigerte.