

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: 2: Verhältnisse zu anderen Eisenbahnunternehmen
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: 11.01.2026

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Mitbenutzung des der Nordostbahngesellschaft eigenthümlich zustehenden Bahnhofes in Winterthur durch die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft sowie das Verhältniß der letztern zu dem von Oberwinterthur nach Winterthur führenden, für das Geleise der Nordostbahn und der St. Gallischen Bahn dienenden, jedoch von der Nordostbahngesellschaft allein ausgeführten Eisenbahndammgaben zu langwierigen Verhandlungen Veranlassung, die endlich am 16. August des Berichtsjahres zum Abschlusse eines Vertrages zwischen der St. Gallisch-Appenzellischen und der Nordostbahngesellschaft führten. Gemäß demselben ist der Bahnhof in Winterthur mit Einschluß aller und jeder für die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn in demselben erforderlichen Bauten und Einrichtungen Eigenthum der Nordostbahngesellschaft. Die Hälfte des Gesamtanlagekapitales des Bahnhofes, von welchem übrigens das für Bauten und Einrichtungen zum ausschließlichen Gebrauche der einen oder andern Bahn erforderliche Kapital in Abzug zu bringen ist, wird von der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Nov. 1855 an mit 5 % an die Nordostbahngesellschaft verzinset und es bezahlt die erstere an die letztere überdies für das vor dem 1. Nov. ausgelegte Baukapital einen Abersalzins von Frk. 7400. Alle Räumlichkeiten und baulichen Einrichtungen, welche ausschließlich für die Bedürfnisse der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft erforderlich sind, werden von der Nordostbahngesellschaft erstellt, wogegen jene Gesellschaft, statt einen Miethzins zu entrichten, die Erstellungskosten zu ersetzen hat. Die Nordostbahngesellschaft ist berechtigt, bei Abschluß eines neuen Vertrages die fraglichen Realitäten, wenn sie ganz oder theilweise für die Zwecke der Nordostbahn oder der Rheinfalbahn nothwendig werden sollten und insoweit sie sich für Benutzung durch die Nordostbahn oder Rheinfalbahn eignen, unter gehöriger Voranzeige an die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft und unter Vergütung der Erstellungskosten nach Abzug eines allfälligen Minderwerthes an sich zu ziehen. Dagegen ist die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft weder während der Dauer des Vertrages noch mit Aufhebung desselben berechtigt, die ausschließlich für sie bestimmten Bauten der Nordostbahngesellschaft anheimzustellen und in Folge dessen die Rückzahlung der darüber erlaufenen Kosten zu verlangen, es wäre denn, daß die Nordostbahngesellschaft sich damit einverstanden erklären würde. Die Nordostbahngesellschaft besorgt die Unterhaltung des Bahnhofes in seiner ganzen Ausdehnung. Die beiden Gesellschaften theilen sich an den Unterhaltungskosten in analoger Weise, wie an den Erstellungskosten. Für die Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe wird nur ein Betriebspersonal aufgestellt, das auf gemeinschaftliche, von beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen zu übernehmende Kosten unterhalten wird. Dieses Personal wird ausschließlich von der Direktion der Nordostbahngesellschaft ernannt, besoldet und entlassen. Es ist jedoch der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft betreffend die Entlassung von Angestellten eine angemessene Einwirkung eingeräumt. Die von Winterthur nach Oberwinterthur führende, für das Geleise der Nordost- und der St. Gallischen Bahn dienende Bahnstrecke wird zwischen den beiden Gesellschaften in der Weise getheilt, daß jede derselben Eigenthümerin je einer Hälfte wird, wogegen die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft auch die Hälfte aller und jeder auf die Herstellung dieser Bahnstrecke verwendeten Kosten zu ersetzen

hat. Die Bahnpolizei und die Signalordnung werden sowol auf dem Bahnhofe als auf der eben erwähnten zwischen beide Gesellschaften getheilten Bahnstrecke ausschließlich von den Angestellten der Nordostbahngesellschaft und nach den von dieser erlassenen Instruktionen ausgeübt. Der Vertrag dauert bis zu dem Zeitpunkte, mit welchem die Rheinfallbahn dem Betrieb übergeben werden wird. — Die Schaffhausen'sche Rheinfallbahngesellschaft scheint zu dem Entschlusse gekommen zu sein, den Betrieb ihrer Bahn selbst zu besorgen, so daß sie keine weiteren Anfragen betreffend Uebernahme des Betriebes der ganzen Rheinfallbahn durch die Nordostbahngesellschaft an uns gerichtet hat. Dagegen hat sie, da die Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur geraume Zeit vor der Strecke Schaffhausen-Andelfingen betriebsfähig werden wird, die Bedingungen kennen zu lernen gewünscht, unter denen wir den Betrieb jener erstern Bahnstrecke bis zur Eröffnung der ganzen Rheinfallbahn zu übernehmen im Falle wären. Wir haben uns rückantwortlich zur Besorgung dieses Betriebes auf Rechnung und Gefahr der Rheinfallbahngesellschaft gegen eine etwelche Entschädigung für die hierseitigen Bemühungen bereit erklärt. Es wurde aber Seitens der Direktion der Rheinfallbahn erwiedert, daß sie nur dann einen dahingehenden Vertrag mit uns abzuschließen gewillt sei, wenn die Nordostbahngesellschaft den Betrieb der Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur auf eigene Rechnung und Gefahr übernehme und der Rheinfallbahngesellschaft einen Pachtzins von 2 % per Jahr der in Frk. 1,391,858 bestehenden Baukosten der genannten Bahnstrecke und von 10 % per Jahr des Frk. 598,013 betragenden Kaufpreises der auf dieser Linie zur Verwendung kommenden Schienen und Schwellen für deren Abnutzung bezahle, sowie auch den auf etwa Frk. 10,320 per Jahr ansteigenden Besoldungsetat des für den Betrieb der Linie Andelfingen-Winterthur erforderlichen Dienstpersonales zu bestreiten übernehme, womit dann noch die fernere Eröffnung verbunden wurde, daß für Vollendung der Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur bis 1. Juli l. J. keinerlei Verpflichtung eingegangen werden könne. Nach Mittheilung dieser Bedingungen ist es wohl kaum nöthig, noch hinzuzufügen, daß wir der Direktion der Rheinfallbahn, auf dieselben nicht eintreten zu können, erklärt haben. Wegen Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur durch die Rheinfallbahngesellschaft haben im Berichtsjahre noch keine Verhandlungen mit der Loktern Statt gefunden. Dagegen werden wir in unserm nächsten Geschäftsberichte ohne Zweifel im Falle sein, von solchen Meldung zu thun. — Unterhandlungen, welche mit Abgeordneten der Glattthalbahngesellschaft betreffend die Verhältnisse des Bahnhofes in Wallisellen, in welchem die Glattthalbahn sich mit der Nordostbahn vereinigt, gepflogen worden sind, haben zu dem Abschlusse eines Vertrages geführt, der die Zustimmung der Gesellschaftsbehörden der Nordostbahn, sowie der Direktion der Glattthalbahngesellschaft erhalten hat, dann aber wider Erwarten von dem Verwaltungsrathe der Loktern nicht genehmigt worden ist. In Folge dessen sollen nun neue Unterhandlungen angehoben werden. Es hat sodann die Direktion der Glattthalbahn die Uebernahme des Betriebes dieser Bahn durch unsere Gesellschaft bei uns in Anregung gebracht. Wie gegenüber der Rheinfallbahndirektion für die Rheinfallbahn, so haben wir uns auch gegenüber der Glattthalbahndirektion für die Glattthalbahn zu der Uebernahme des Bahnbetriebes auf Rechnung und Gefahr der Glattthalbahngesellschaft bereit erklärt. Die Direktion der Glattthalbahn hat diese von uns angebotene Grundlage der Unterhandlung angenommen. Es konnte also zur Ausarbeitung eines Vertrags-

entwurfes geschritten werden und wir stellten einen solchen auch wirklich der Direktion der Glattthalbahn zu. Nachdem in Folge weiterer Unterhandlungen verschiedene Modifikationen des Entwurfes unsererseits zugegeben worden waren, wurde er in dieser veränderten Fassung von der Direktion der Glattthalbahn ihrem Verwaltungsrathe vorgelegt. Es beschloß nun aber der Letztere, theils mit Rücksicht auf die in dem Entwurfe enthaltene Werthung des von uns für den Betrieb der Glattthalbahn anerbötenen Materiales, welche zum Zwecke der Ausmittlung des uns für dieses Material gebührenden Zinses nothwendig war, jedoch dem Verwaltungsrathe der Glattthalbahn als zu hoch erschien, theils und, wie das an uns erlassene Schreiben sich ausdrückt, „namentlich auch im Hinblick auf die in Aussicht genommene Fortsetzung der Glattthalbahn und, falls diese Fortsetzung gelinge, auf die voraussichtlich kurze Dauer eines solchen mit uns abzuschließenden Vertrages“, es solle die Glattthalbahngesellschaft ihre Bahn selbst betreiben. — Mit der Centralbahngesellschaft fanden, wie oben schon zu berühren war, Unterhandlungen betreffend die Bahnstrecke von Aarau bis an die Aargau-Solothurn'sche Grenze in Wöschau sowie betreffend den Bahnhof in Aarau Statt. Abgesehen von der aus diesen Unterhandlungen hervorgegangenen Vereinbarung über die Lage des Bahnhofes in Aarau und über das für die Bahn von Wöschau bis Aarau zu befolgende Tracé, wovon Ihnen bereits Meldung gethan worden ist, wurde auch über den Betrieb der Linie Aarau-Wöschau, sowie über die Benützung des Bahnhofes in Aarau ein Einverständnis erzielt und daher ein das Verhältniß der Central- und Nordostbahngesellschaft zu dem Bahnhofe in Aarau und zu der Linie Aarau-Wöschau in allen Richtungen regelnder Vertrag am 20. November des Berichtjahres abgeschlossen. Gemäß demselben wird der Bau der Linie Aarau-Wöschau und deren ausschließliche Betriebsbenützung von der Nordostbahngesellschaft unter Vorbehalt ihrer konzessionsgemäßen Eigenthumsrechte der Centralbahngesellschaft übertragen. Der Pachtzins, den die Letztere der Nordostbahngesellschaft für die Benützung der Linie Aarau-Wöschau zu entrichten hat, wird durch die Zinse des von der Centralbahngesellschaft auf die Anlage dieser Strecke verwendeten Baukapitales so lange kompensirt, als der Netto-Ertrag, den das Centralbahnunternehmen seinen Aktionären abwirft, nicht über 5 % beträgt; übersteigt dagegen dieser Netto-Ertrag 5 %, so partizipirt die Nordostbahngesellschaft an dem Ueberschusse im Verhältnisse des Baukapitales der Linie Aarau-Wöschau zu dem Baukapitale des ganzen Centralbahnnetzes. Der Nordostbahngesellschaft steht die Befugniß zu, die gemäß diesem Vertrage der Centralbahngesellschaft eingeräumten Rechte auf die Strecke Aarau-Wöschau nach einjähriger Voranzeige durch Bezahlung der Abfallsomme von Frk. 500,000 auszulösen. In diesem Falle dauert zwar das der Centralbahngesellschaft zustehende konzessionsgemäße Benützungsrecht auf dieser Linie fort; die Centralbahngesellschaft ist aber verpflichtet, dafür der Nordostbahngesellschaft einen jährlichen Miethzins von 5 % der Auslösungssumme von Frk. 500,000 abzutragen. Dabei steht der Letztern Gesellschaft das Recht zu, anstatt dieses Fixums von 5 % einen Miethzins zu verlangen, der aus dem Verhältnisse dieses Auslösungskapitales zu dem Baukapitale des ganzen Centralbahnnetzes nach dem Maasstabe des Netto-Ertrages, den das Letztere seinen Aktionären abwirft, berechnet wird. So lange die Nordostbahngesellschaft von diesem Auslösungsrechte keinen Gebrauch macht, hat die Centralbahngesellschaft die Bahnlinie Aarau-Wöschau zu unterhalten und steht ihr die Befugniß der Bestellung des Bahnpersonales, sowie der Ausübung der Bahnpolizei auf dieser Bahnstrecke zu. Auch nach einer allfälligen

Auslösung hat die Centralbahngesellschaft die Kosten der Unterhaltung der Linie Aarau-Wöschnau zu tragen. Der Bahnhof in Aarau mit sämmtlichen auf demselben vorkommenden Anlagen, Einrichtungen und Bauten wird von der Nordostbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes erstellt. Die Hälfte des Gesamt-Anlagekapitales des Bahnhofes wird, mit Ausnahme derjenigen Bauten und Einrichtungen, welche auf dem Bahnhofs zum ausschließlichen Gebrauche der einen oder andern Bahn dienen, von der Centralbahngesellschaft an die Nordostbahngesellschaft durch Abschlagszahlungen nach Maßgabe des Vorrückens der Arbeiten ersetzt, wie auch der Letztern von der Erstern die Hälfte der Unterhaltungskosten dieser Theile des Bahnhofes jeweilen zu vergüten sind. Die Kosten der Erstellung und Unterhaltung derjenigen Bauten und Einrichtungen auf dem Bahnhofs, welche ausschließlich für die Bedürfnisse der einen oder der andern Gesellschaft erforderlich sind, werden von der betreffenden Gesellschaft allein getragen. Dabei bleibt übrigens der Nordostbahngesellschaft das Recht vorbehalten, der Centralbahngesellschaft die von ihr auf solche Bauten verwendeten Erstellungskosten zurückzuerstatten und dagegen von ihr für die Benützung der fraglichen Realitäten einen Miethzins von 5% dieser Kostensumme, sowie den Betrag der Ausgaben für die Unterhaltung des Miethobjektes zu beziehen. Die Ernennung des Bahnhofspersonales, die Disziplinalgewalt über dasselbe und über das Fahr- und Zugspersonal sowie die Diensteinrichtung auf dem Bahnhofs stehen ausschließlich der Nordostbahngesellschaft zu. Die Centralbahngesellschaft vergütet der Nordostbahngesellschaft die Hälfte der Besoldungen des Bahnhofspersonales, über deren Betrag sich die beiden Gesellschaften zu verständigen haben. — In Betreff einer den herwärtigen Interessen möglichst entsprechenden Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel haben im Laufe des Berichtsjahres Unterhandlungen verschiedener Art, welche unsere Zeit in hohem Grade in Anspruch zu nehmen geeignet waren, Statt gefunden. Theilweise haben dieselben jedoch keinen Erfolg gehabt, theilweise sind sie noch schwebend und können darum in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nicht einläßlicher berührt werden.

III. Kapitalbeschaffung.

Bei dem Punkte, auf welchen die Bauarbeiten unserer Unternehmung nunmehr gebieten sind, kann der Betrag des Kapitals, welches für die Ausführung der Nordostbahn erforderlich sein wird, mit einer der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommenden Sicherheit angegeben werden und sind Sie darum berechtigt, über diesen für das finanzielle Gelingen der Nordostbahnunternehmung hochwichtigen Punkt nähere Aufschlüsse von uns zu erwarten. Nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge sind wir im Falle, Ihnen zu eröffnen, daß, wenn unsere Hoffnung, es werde der Große Rath des Kantons Aargau, vor allem im Interesse des Schweizerischen Verkehrs im allgemeinen und des Aargauischen im besondern, unsere Gesellschaft von der Verpflichtung, die Eisenbahn von Brugg bis Aarau über Lenzburg statt über Muppersweil zu bauen, entbinden, in Erfüllung geht, das für die Vollenbung der Nordostbahn, wie die letztere seiner Zeit in Aussicht genommen worden ist, nämlich einer Eisenbahn von Romanshorn nach Aarau, sowie einer von dieser Linie in Turgi bei Brugg ablenkenden, nach Koblenz gegenüber von Waldshut führenden Eisenbahn, erforderliche Kapital sich auf ungefähr Fr. 34,600,000 belaufen wird, zu welcher Summe dann noch die weiter auf den Bahnhof in Zürich sowie auf die Errichtung einer Centralreparaturwerkstätte