

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 9 (1861)

**Artikel:** Neunter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1862 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-730434>

#### **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:** 10.02.2026

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

### Tit.!

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

Bevor sie auf eine Darstellung ihrer Thätigkeit eintritt, welche das eigentliche Nordostbahnenz 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 weiteren 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 unsren 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 diesmal 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 Rüststellung 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 Nordostbahnen 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 gleich lautende 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 Maße 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 Nebelstände, 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. Notwendig 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 hier 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  $\frac{1}{3}$  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 Bedürfnis 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, Remisten, 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 Kündigungsrecht zu. Würde die Postverwaltung andere als zweirädrige Bahnpostwagen auf den Linien der betreffenden Gesellschaften kursiren lassen, so erwerben die letztern in Folge dessen das Recht, den Vertrag aufzuheben. Nach Auflösung derselben, 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 Bahnneige vertheilt werden sollen, jedoch mit der Modifikation, daß von den 2 Centimes, welche die Postverwaltung den Eisenbahngesellschaften per zweirädrigen 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 Bahnneigen 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 bisherigen von dem Postdepartemente mit uns angeknüpften Unterhandlungen glauben wir, ohne dem Vorhaben derselben irgendwie entgegenzutreten, hinwieder darauf hinwirken zu sollen, daß für die Bestandtheile der neuen Leitungen Normalien aufgestellt werden, welche vom Standpunkte der Sicherheit des Bahnbetriebes aus die erforderlichen Garantien darzubieten geeignet sind.

Ein von dem Bundesrathe den Eidg. Näthen unterbreiteter Entwurf zu einem Bundesgesetz 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 Verathung des Gesetzesentwurfs 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 gesunden, welche zum Abschluße eines Vertrages führten. Gemäß denselben 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 Überzeugung 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.