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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Zwölfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfassend das Jahr 1864

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-730481

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: 09.01.2026

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

Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren zwölften, das Jahr 1864 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Die zum Behufe der Beschlußfassung über die Fortführung der Nordostbahn bis Rorschach auf den 27. Oktober abhin außerordentlich einberufene Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn hat nach Anhörung eines, die obwaltenden rechtlichen und eisenbahnpolitischen Verhältnisse einläßlich erörternden, Referates der Gesellschaftsbehörden beschlossen: „Die „Direktion wird bevollmächtigt, in Betreff der Fortführung der Nordostbahn bis Rorschach alle diejenigen „Erklärungen abzugeben, beziehungsweise Maßregeln zu ergreifen, welche sie in Würdigung der jeweilen „obwaltenden Umstände für geeignet erachtet. Schlußnahmen der Direktion, in Folge welcher die Nordost„bahngesellschaft zu der Ausführung einer Verbindungslinie zwischen der Nordostbahn und Rorschach in der „einen oder andern Richtung verpflichtet wird, bedürfen jedoch der Bestätigung des Verwaltungsrathes." Auf Grund dieser Vollmacht wurde von uns alsdann, nachdem wir vorher von dem Verwaltungsrathe dazu autorisirt worden waren, durch Vermittelung des h. Regierungsrathes des Kantons Zürich zu Handen der h. Regierung des Kantons St. Gallen, welche uns dafür eine Frist angesetzt hatte, die Erklärung abgegeben, „daß die Nordostbahngesellschaft von dem Rechte Gebrauch mache, welches ihr „gemäß dem einschlägigen Vertrage zwischen St. Gallen und Zürich vom 17./18. Dezember 1852, sowie „zwischen St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni/30. September 1853 in Betreff der Fortsetzung der Nordostbahn „nach Rorschach zum Schienenanschlusse an die von dort weiter führenden Bahnen zustehe." Die h. Regierung von St. Gallen fand jedoch diese Erklärung für ungenügend. Sie ließ uns daher unter'm 2. November abhin, abermals durch Vermittelung der h. Regierung von Zürich, die Aufforderung zugehen: die bestimmte Erklärung abzugeben, ob wir von dem der Nordostbahngesellschaft zustehenden Prioritätsrecht auf Erbauung einer Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach Gebrauch zu machen gedenken, und — bejahenden Falles — ein Konzessionsbegehren für diejenige Strecke dieser Linie einzureichen, welche auf St. Gallischem Gebiete liegt. Hiefür wurde uns eine „zweite und letzte Frist" bis zum 16. November mit dem Bedeuten eröffnet, daß wenn „diese Frist unbenutzt verstreichen oder „während derselben eine nur ungenügende Antwort ertheilt und kein Konzessionsgesuch gestellt werden

„sollte, die Regierung von St. Gallen alsdann im Falle sei, anzunehmen, daß die Nordostbahngesell-„schaft auf ihr Prioritätsrecht Verzicht leiste". Wenn wir nun auch aus den in der außerordentlichen Generalversammlung näher entwickelten Gründen, vom Standpunkte der allgemeinen schweizerischen Verkehrs-Interessen aus, die Abzweigung von Amrisweil, anstatt von Romanshorn, nach Rorschach fortwährend als die rationellere ansehen müssen, so konnten wir uns dagegen nicht verhehlen, daß gegenüber dem Kanton St. Gallen der Nordostbahngesellschaft lediglich ein Anspruchsrecht auf die Konzession für eine Linie von Rorschach nach Romanshorn zusteht und daß alle Veranlassung vorliegt, nicht eine Gefährdung dieses Rechtes herbeizuführen. Angesichts der von der h. Regierung von St. Gallen anberaumten Präclusivfrist durften wir daher nicht anstehen, die von der Nordostbahngesellschaft geforderte Erklärung in bejahendem Sinne abzugeben und damit gleichzeitig das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für die auf St. Gallischem Gebiete liegende Strecke jener Linie zu verbinden. Dabei ermangelten wir übrigens nicht, folgende weitere Erklärung beizufügen: Indem die Nordostbahngesellschaft diesen Schritt thue, um der ihr zustehenden Berechtigung zur Herstellung einer Verbindungslinie zwischen der Nordostbahngesellschaft und Rorschach auf keinen Fall verlustig zu werden, erachte sie es hinwieder in ihrer Pflicht, gleichzeitig auszusprechen, daß nach ihrem Dafürhalten die öffentlichen Interessen der betheiligten Kantone und der Schweiz die Abzweigung der Verbindungslinie mit Rorschach in Amrisweil und nicht erst in Romanshorn erheischen. Sie erkläre sich deßhalb auch geneigt, falls die Ausführung der Linie von Amrisweil nach Rorschach, statt derjenigen von Romanshorn nach Rorschach, hoheitlich zugelassen werden sollte, die erstere Bahn zu den gleichen Konzessionsbedingungen zu bauen und zu betreiben, auf welche sie für die Linie Romanshorn-Rorschach Anspruch habe. Sie erkläre endlich, daß sie, falls die Linie Amrisweil-Rorschach in solcher Weise zur Ausführung käme, dem Zustandekommen einer Linie Amrisweil-Constanz kein Hinderniß in den Weg legen würde, während sie hinwieder, wenn die Verbindungslinie in der Richtung von Romanshorn nach Rorschach gebaut werden müsse, an dem ihr in Betreff einer Linie Romanshorn-Constanz zugesicherten Ausschluß unbedingt festhalten werde. Diese Erklärung wurde auch von Seiten unseres Abgeordneten gegenüber der Abordnung der h. Regierung von St. Gallen beim Beginn der mündlichen Verhandlungen wiederholt, welche in Folge unseres Konzessionsgesuches zum Zwecke einer Verständigung über die Konzessions-Bestimmungen eröffnet worden waren. Die Regierung von St. Gallen beharrte aber unabänderlich auf der Verweigerung der Konzession für die Abzweigung in Amrisweil, weßhalb die Verhandlungen auf der Basis einer Verbindungslinie Rorschach-Romanshorn stattfinden mußten. Die Unterhandlungen mit der Tit. Regierung von St. Gallen über den Inhalt der Konzession sind nunmehr zu Ende geführt und nach einer Mittheilung dieser Behörde wird sie den vereinbarten Konzessions-Entwurf dem h. Großen Rathe ihres Kantons zur Genehmigung vorlegen. Nach dem Konzessions-Entwurf ist 15 Monate nach erfolgter Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung mit den Erdarbeiten zu beginnen. Der übrige Inhalt stimmt im Wesentlichen mit demjenigen der Konzessionen für die andern Nordostbahnstrecken überein. — Was die Konzessions-Erwerbung für das thurgauische Territorium anbelangt, so haben wir, im Hinblicke auf die von Seiten vorberathender Stellen des Kantons Thurgau in dieser Eisenbahnfrage beobachtete

Haltung, uns veranlaßt gesehen, in Wahrung der vertragsgemäßen Rechte der Nordostbahngesellschaft, unter'm 19. November abhin bei der h. Regierung des Kantons Thurgau für sich und zu Handen des dortigen h. Großen Rathes das Gesuch um die Ertheilung der Konzession für die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke der Verbindungslinie Romanshorn-Rorschach zu stellen. Bei Einreichung dieses Gesuches haben wir übrigens, im Einklange mit dem dießfalls gegenüber dem Kanton St. Gallen beobachteten Verhalten, auch zu Handen des h. Großen Rathes des Kantons Thurgau die Geneigtheit ausgesprochen, der Linie Romanshorn-Rorschach eine Linie Amrisweil-Rorschach substituiren zu lassen, beifügend, „daß die Nordostbahngesellschaft in diesem Falle einer Fortsetzung der letztern Linie von „Amrisweil nach Konstanz kein Hinderniß in den Weg legen würde, während sie hinwieder, falls die „Verbindungslinie in der Richtung von Romanshorn nach Rorschach gebaut werden müßte, an dem ihr „in Betreff einer Linie Romanshorn-Konstanz zugesicherten Ausschluß unbedingt festhalten werde." Der Entscheid des h. thurgauischen Großen Rathes in dieser Frage ist bekannt: er geht dahin, es sei der Nordostbahngesellschaft die verlangte Konzession für die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke der Verbindungslinie von Romanshorn nach Rorschach nach dem Vertrage von 1852 zu ertheilen. Gleichzeitig hat der Große Rath, unter Hinweisung auf die bestehenden Verträge, das Gesuch des „Seethal-Komite's" um Ertheilung der Konzession für eine Linie Romanshorn-Konstanz einstimmig abgewiesen. Die Unterhandlungen zwischen dem h. Regierungsrathe des Kantons Thurgau und der hierseitigen Verwaltung über die Details-Bestimmungen der Konzession sind gegenwärtig im Gange. Wir haben nicht ermangelt, die obenerwähnte Erklärung zu Gunsten der Abzweigung in Amrisweil auch bei Eröffnung dieser Verhandlungen zu erneuern.

Mittelst Kreisschreibens vom 3. Oktober abhin hat der h. schweizerische Bundesrath den sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen die Bestimmungen des Art. 3 des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858 in Erinnerung gebracht, gemäß welchen die Bahnverwaltungen dem Postdepartement allfällig beabsichtigte Fahrplan-Aenderungen jeweilen 14 Tage vor deren Ausführung zur Kenntniß zu bringen haben. Dabei wurde von dem h. Bundesrathe die strikte Befolgung dieser Vorschrift verlangt, sowie im Weitern die Erwartung ausgesprochen, daß sich die Bahnverwaltungen über einen gleichzeitigen Beginn der Fahrtordnungen, sowie auch über die gegenseitigen Anschlüsse rechtzeitig verständigen, und der Wunsch beigefügt, auch die eidgenössische Postverwaltung zu den Fahrplan-Konferenzen der Bahnen in geeignet scheinender Weise beigezogen zu sehen. Eine größere Stabilität in den Kurszeiten der Bahnzüge, ein fester und für alle Bahnen gleichzeitiger Termin für den periodischen Fahrtenplan-Wechsel und endlich eine möglichst frühzeitige endgültige Feststellung auch der Details der Fahrpläne liegt gewiß ebensosehr in den Wünschen der Bahnverwaltungen, als in denjenigen der eidgenössischen Postverwaltung. Leider ist aber auch hier die Macht der Verhältnisse stärker, als der Wille der einzelnen Menschen. Hätten die schweizerischen Bahnverwaltungen bei Aufstellung ihrer Fahrpläne, neben den Bedürfnissen des Lokalverkehrs der eigenen Linien, je nur das gehörige Ineinandergreifen der Züge auf dem schweizerischen Gebiete wahrzunehmen und könnten sie dabei die Verbindungen mit dem Ausland ignoriren, so ließe sich

den Wünschen des Postdepartements gar leicht entsprechen. Ohne Zweifel hat aber das Publikum das Recht, zu verlangen, daß die Bahnverwaltungen bei Feststellung des Fahrtenplanes auch auf angemessene Verbindungen mit den andern Ländern Europa's Bedacht nehmen. Geschieht aber dieses, so liegt die Bestimmung des Zeitpunktes für den jeweiligen Fahrplanwechsel sowie die abschließliche Festsetzung der Kurszeiten nicht mehr in den Händen der schweizerischen Bahnen. Dieselben sind in dieser Beziehung alsdann abhängig von ihren auswärtigen Anschlußbahnen, wie diese ihrerseits wieder abhängig sind von den Fahrplänen der rückliegenden Bahnen. In keiner einzigen Abtheilung des Bahnbetriebes ist im Allgemeinen die freie Action der einzelnen Bahnverwaltungen so sehr beschränkt, wie hinsichtlich der Festsetzung der Kurszeiten der Bahnzüge. Für die Nordostbahn z. B. sind nach Außen zunächst die Fahrpläne der badischen, württembergischen und bayerischen Staatsbahnen maßgebend. Die Verwaltungen dieser Bahnen haben nun aber selbstredend auch in der Richtung nach Westen, Norden und Osten für die möglichst genaue Koïncidenz ihrer Züge mit denen der betreffenden Anschlußbahnen zu sorgen, und die Interessen, die sie in diesen Verkehrsrichtungen zu wahren haben, überwiegen diejenigen in der südlichen Richtung dermaßen, daß sie im Widerstreit dieser Interessen, wie die Erfahrung wiederholt bewiesen hat, in der Regel die letztern den erstern unterordnen müssen. Wirksame Zwangsmittel stehen uns daher gegenüber den ausländischen Bahnverwaltungen nicht zu Gebote. Die Inkonvenienzen eines solchen Standes der Dinge machen sich natürlich auch für die Postverwaltungen der andern Staaten fühlbar; und dennoch sind sogar die Behörden derjenigen Länder, in denen der Betrieb der Eisenbahnen und der Posten in einer Hand, in der Hand des Staates vereinigt ist, unvermögend, denselben Abhülfe zu verschaffen. Bisher haben die schweizerischen Bahnverwaltungen ihre Fahrtenpläne wohl ohne Ausnahme dem Postdepartement in der vorgeschriebenen Frist eingereicht, allein die Rücksichtnahme auf möglichst geeignete Influenzen nach Außen hat dieselben eben häufig genöthigt, in den Kurszeiten nachträgliche Modifikationen eintreten zu lassen. Die von der Postverwaltung geforderte strikte Befolgung der oben erwähnten Bestimmung des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858 müßte unter den gegebenen Verhältnissen mit Nothwendigkeit eine Vernachläßigung der internationalen Verbindungen nach sich ziehen. Möglichst beschleunigte Verbindungen mit Frankreich, Belgien, Holland, mit Baden, Württemberg, Bayern, mit den Rheinlanden, mit Sachsen, Preußen, Oestreich u. s. f. sind aber nicht bloß für den Touristenverkehr, sondern bei den weitverzweigten Handelsbeziehungen der Schweiz selbstverständlich auch für unsern Briefverkehr von ungemeiner Wichtigkeit. Unser Handel und unsere Industrie dürften es daher den Behörden kaum besonders Dank wissen, wenn sie eine etwas gemächlichere Abwickelung der postdienstlichen Vorbereitungs-Arbeiten für die Einführung der jeweiligen neuen Fahrtenpläne auf Unkosten der internationalen Verbindungen erkaufen wollten. Die von der Postverwaltung gerügten Uebelstände haben ihren Ursprung fast ausschließlich in dem Bestreben der Bahnverwaltungen, die Kursverbindungen zwischen den einzelnen Gliedern des mitteleuropäischen Bahnnetzes möglichst zweckmäßig und möglichst ineinandergreifend zu gestalten. Diese Bestrebungen haben hinwieder, vermöge der durch sie erzielten Beschleunigung des internationalen Korrespondenzverkehrs, auch der schweizerischen Postverwaltung, und zwar ohne irgend welches Hinzuthun von ihrer Seite, Vortheile gebracht, gegen

welche die damit für den Postdienst verknüpften Uebelstände gänzlich verschwinden. Uebrigens ist zuversichtlich zu hoffen, daß wenn einmal alle Hauptstränge des kontinentalen Bahnnetzes hergestellt sein werden, alsdann auch in die Kursverhältnisse der einzelnen Bahnen die wünschbare Beständigkeit einkehre. Gerade der Umstand, daß beinahe jedes Glied des mitteleuropäischen Bahnsystem's hinsichtlich des Fahrtenplanes in höherm oder geringerm Maße von den übrigen Gliedern desselben abhängig ist, läßt bei der so bedeutenden Zahl der dabei betheiligten Verwaltungen die endgültige Festsetzung der Fahrtenpläne auf allgemeinen Konferenzen als eine Unmöglichkeit erscheinen. Die Fahrtenplan-Verhältnisse werden daher, namentlich was die Details der Bahnzüge betrifft, meist nur von Bahn zu Bahn geordnet, und die dießfälligen Verhandlungen lassen sich in der Regel nur wenige Tage vor dem Anfangstermin des neuen Fahrtenplanes nach allen Seiten hin abschließlich zu Ende führen. In dieser Beziehung scheint der Wunsch des Postdepartements, zu den Fahrtenplan-Konferenzen beigezogen zu werden, auf einer irrigen Auffassung der thatsächlichen Verhältnisse zu beruhen. — Mit Rücksicht auf alle vorliegenden Verumständungen haben die schweizerischen Bahnverwaltungen in einer, vom 17. Januar l. J. datirten Kollectiv-Antwort an den h. Bundesrath das bisherige Verhalten der Bahnverwaltungen einläßlich gerechtfertigt und die Schwierigkeiten auseinandergesetzt, die sich der Entsprechung des Begehrens der Postverwaltung entgegenstellen, Schwierigkeiten, die vorherrschend in dem Bestreben einer möglichst umfassenden Fürsorge für die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ihren Grund haben. So viel uns bekannt, hat der h. Bundesrath, nach Einsicht der Kollectiv-Verantwortung der Bahnverwaltungen, beschlossen, der Sache für einstweilen keine weitere Folge zu geben.

Wir haben in unserm letztjährigen Berichte mitgetheilt, daß zwischen dem schweizerischen Postdepartement einerseits und den Direktionen der Nordost- und Centralbahn anderseits ein Vertrag abgeschlossen worden sei, welcher die Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen, und zwar vorerst auf den Linien Zürich-Olten, Olten-Basel, Olten-Luzern und Olten-Bern resp. Biel bezwecke, daß aber dieser Vertrag wegen Nichtgenehmigung desselben von Seiten des Verwaltungsrathes der Centralbahn seine Vollziehung noch nicht habe finden können. Seither hat die Frage keine großen Fortschritte gemacht. Es sind zwar in der neuesten Zeit von Seiten des Postdepartements die Verhandlungen darüber wieder aufgenommen worden, allein es läßt sich noch nicht voraussehen, ob dieselben dießmal zum Ziele führen werden oder nicht.

Das eidgenössische Departement des Innern hat mittelst Kreisschreibens vom 27. Juli v. J. den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein Frage-Schema zur Vernehmlassung übermittelt, das die Grundlage für eine schweizerische Eisenbahn-Statistik bilden soll. Dabei wurde von Seiten des Departements die Bemerkung beigefügt: „bei Anhandnahme dieser Statistik gehe es von der Voraussetzung aus, daß sämmtliche Bahnverwaltungen das dem Schema entsprechende, gehörig bearbeitete Material dem eidgenössischen statistischen Bureau unentgeltlich zur Verfügung stellen werden, und zwar sowohl für die erste Anlage als für die spätere alljährliche Fortsetzung und ferner, daß sich die Verwaltungen zur Abnahme einer Anzahl Exemplare von jedem Jahrgang um den Buchhändler-

preis verstehen". Nach einer einläßlichen Prüfung des Schema's durch eine Kommission der schweizerischen Bahnverwaltungen und nach mehrmaliger reiflicher Berathung desselben durch die schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen wurde dem eidgenössischen Departement des Innern zu Anfang dieses Jahres von den Bahnverwaltungen erwiedert: sie seien zur Mitwirkung bei der Begründung einer schweizerischen Eisenbahnstatistik ganz bereit, sofern dieser Zweck sich ohne Beeinträchtigung ihrer Rechtsstellung und ohne allzugroße Störung in der Organisation ihres Rechnungswesens erreichen lasse; dagegen sei ihres Erachtens, selbst vom Gesichtspunkt der eidgenössischen Behörde aus, das vorgelegte Schema noch einer Revision zu unterwerfen, über welche man sich am leichtesten im Wege von Konferenzen zwischen Abordnungen des eidgenössischen Departements und der sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen verständigen dürfte. Die Einberufung einer solchen Konferenz von Seiten des Departements ist nun zu gewärtigen.

Auf Grund der in unserm Geschäftsbericht über das Jahr 1862 näher erwähnten Vereinbarung mit dem eidgenössischen Postdepartement über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen sind im Laufe des Berichtsjahres auch die Stationen Müllheim, Schinznach und Turgi für die Beförderung von Privat-Telegrammen eingerichtet worden.

Die von dem Gotthardt-Ausschuß veranlaßten technischen und kommerziellen Expertisen über das Projekt einer Gotthardbahn sind nunmehr zu Ende geführt. Das kommerzielle Gutachten ist schon im vorigen Spätsommer publizirt worden. Die Veröffentlichung des technischen Gutachtens wird dieser Tage erfolgen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen berechtigen unsers Erachtens zu den besten Erwartungen für die Realisirung des Projektes. Allerdings wurde durch dieselben neuerdings konstatirt, daß das Zustandekommen der Gotthardbahn namhafte Geldopfer von Seiten der dabei zunächst interessirten Länder voraussetzt. Diese finanzielle Schwierigkeit haftet aber nicht blos dem Gotthardbahn-Projekte, sie haftet auch allen übrigen schweizerischen Alpenbahn-Projekten an. Dagegen geht aus jenen Untersuchungen hervor, daß, wofern anders allerseits der Uebergang über den Berg in einer Höhenlage bewerkstelligt werden will, welcher für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn und die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes die meiste Gewähr darbietet, die technischen Schwierigkeiten und in Folge dessen auch die Baukosten beim Gotthard nur unerheblich größer sind, als bei demjenigen Passe, den man unter diesem Gesichtspunkte bisher als den bevorzugtesten zu betrachten gewohnt war, während hinwieder vom kommerziellen Gesichtspunkte aus keiner seiner Mitbewerber mit dem Gotthard auf die gleiche Linie gestellt werden kann, so zwar, daß dieser Paß allein als befähigt erscheint, allen den großen Verkehrs-Interessen gerecht zu werden, die sich an die schweizerische Alpenbahn knüpfen.