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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730483

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: 27.12.2025

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

des abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eidgenössischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz- oder Handelspulvers stattfinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie-Verpflichtungen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Diese Garantiefrage wurde seither im Sinne der Anschauungen der Bahnverwaltungen erledigt, in Folge wessen das oben erwähnte Spezial-Reglement vom h. Bundesrathe unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verflossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosigkeit charakterisirte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ist einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis-Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Personen- und Waaren-Transits von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Folge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Markte in Zukunft unter viel ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Fall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenverbindung kann unser Land hoffen, im Verkehre mit Italien diejenige Stellung zu behaupten, auf die es vermöge seiner geographischen Lage ein natürliches Anrecht hat. Die gegenwärtige Situation enthält daher gewiß für Alle, welche in irgend einer Weise zur Wahrnehmung der schweizerischen Verkehrs-Interessen berufen sind, die dringendste Aufforderung, mit Aufbietung aller Kräfte die baldige Realisirung des Gotthardbahn-Projektes herbeizuführen. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstützung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichtsjahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn-Rorschacher Bahn in den Bahnhof Rorschach, in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Richtung aufzustellenden Bedingungen eingehende Verhandlungen gepflogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gelangt, demselben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene Uebereinkunft mit der schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen der Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ist im Berichtsjahre dahin modifizirt worden, daß die Personenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und daß aus den Schnellzügen zwischen Zürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Olten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Von den in Verbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tarifwesen getroffenen Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: I. Personenverkehr:

a) die Einführung von sogenannten Rundfahrtbillets im Verkehr mit der großherzoglich badischen Bahn, b) die Einführung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen einzelnen deutschen und italienischen Hauptstationen via Gotthard und Splügen; II. Güterverkehr: a) die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden einer- und den Hauptstationen der Ostschweiz anderseits via Heidelberg-Waldshut, b) die Einrichtung eines direkten Kohlenverkehrs aus den Saargruben nach der Ostschweiz via Maxau-Waldshut, c) die Revision des Tarifes für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen einer- und Schaffhausen und den Bodenseestationen sowie den schweizerischen Transitstationen für das Vorarlberg anderseits, d) die Revision des Tarifes für den Verkehr der Station Basel und Schaffhausen mit den Hauptstationen der königlich bayerischen Staatsbahnen anderseits, und endlich e) die Aufstellung eines neuen Tarifes mit sehr ermäßigten Taxen für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im direkten Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit den bei den verschiedenen von Holland nach der Schweiz führenden Linien interessirten Bahnverwaltungen, betreffend die Regulirung des holländisch-schweizerischen Güterverkehrs, sind endlich im Berichtsjahre zum Abschlusse gelangt. In Folge dessen sind direkte Gütertarife zwischen Amsterdam und Rotterdam einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft getreten: am 15. Januar l. J. via Deutz-Gießen-Heidelberg, am 20. gl. M. via Rheinroute und am 25. Februar l. J. via Luxemburg — die beiden erstern neu, der letztere an der Stelle der aufgehobenen bezüglichen Tarife vom 5. Dezember 1863.

An die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte, bezüglich der Errichtung einer sog. Trajektanstalt auf dem Bodensee zum Transport geladener Eisenbahn-Güter- und Viehwagen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, gemachten Mittheilungen anschließend, sind wir im Falle berichten zu können, daß wir im Einverständniß mit der königlich württembergischen Eisenbahn-Direktion die Prüfung dieser Frage vom technischen Standpunkte aus dem berühmten englischen Schiffs-Ingenieur Hrn. J. Scott-Russell übertragen und von demselben, nachdem aus dessen Gutachten über die Zweckmäßigkeit und Sicherheit einer solchen Trajekteinrichtung auf dem Bodensee die vollste Beruhigung geschöpft werden konnte, die detaillirten Pläne nebst Baubeschreibung und Kostenvoranschlag haben anfertigen lassen. Nach sorgfältiger Prüfung dieser Vorlagen Seitens der beiden Eisenbahnverwaltungen wurde sodann die Anschaffung eines Trajektschiffes auf gemeinschaftliche Rechnung beider Verwaltungen und zwar zu gleichen Theilen beschlossen, dem von Hrn. Scott-Russell vorgelegten Konstruktionsplane die Genehmigung ertheilt und gleichzeitig das Pflichtenheft, die nähern Bedingungen der Lieferung enthaltend, behufs Konkurrenzeröffnung festgestellt. Aus einer größern Zahl von Lieferungsofferten, welche von verschiedenen im Schiffsbau wohl erfahrenen Etablissementen in Folge der Konkurrenzausschreibung an uns gelangten, fiel die Wahl auf diejenige der HH. Escher, Wyß & Cie. in Zürich, mit welchen sodann unterm 29. November ein Lieferungsvertrag abgeschlossen wurde, gemäß welchem dieses Etablissement sich verpflichtete, das Trajektschiff zum Preise von Fr. 540,000 längstens bis 1. November 1868, wenn möglich aber noch früher, fahrbar und vollständig betriebsfähig auf den Bodensee zu liefern. Dieses Schiff erhält in seiner ganzen Länge von 230 Fuß auf dem Verdeck zwei Bahngeleise zur Aufnahme von 14—16 vierrädrigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Fuß zwischen den Radkästen, wird nebst dem Verdeck vollständig aus Eisen und letzteres in einer solchen Stärke konstruirt, daß auch Lokomotiven nebst Tender im Gewichte von 600—800 Zentnern auf demselben befördert werden können. Der Tiefgang des Schiffes darf 6 Fuß nicht übersteigen. Dasselbe erhält zwei Schaufelräder

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen des Schiffes erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferden in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hülfsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Pumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schiffskörpers sowie die Anker und Schiffswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Fuß reichen in ihren obersten Theilen bis 17½ Fuß über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen konstruirt, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, daß das Schiff — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schiffes bei einem Tiefgang von 6 Fuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurückgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhofgeleise auf das Schiff und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhofes wird in den beiden Hafen eine schiefe Ebene erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiff aufliegt und so die Schienen des Schiffes mit denjenigen des Bahnhofes verbindet.

Der mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossenen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahnunternehmungen die Kosten des Betriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich württembergischen Dampfschifffahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion bezüglich des Schifffahrtsbetriebes auf der Route Romanshorn-Friedrichshafen abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrage zu Grunde liegt.

Bei diesem Anlasse glauben wir noch die Hoffnung aussprechen zu können, daß in Betreff der Erstellung einer Trajekt-Einrichtung auch zwischen Romanshorn und Lindau in nicht ferner Zeit eine Verständigung mit der General-Direktion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten zu Stande kommen werde.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benutzt, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des 3 % Anleihens unserer Gesellschaft, welches bekanntlich seit einiger Zeit in ratenweiser Rückzahlung begriffen ist, bedarf. Es geschah dies dadurch, daß wir am 22. Juli ein 4½ prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann, bis zum 1. Oktober 1879 aber in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Kurse von 96 zu öffentlicher Unterzeichnung auflegten. Schon in der Mittagsstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Anmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Zeichnungen vorgenommen werden mußte.