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: 03.11.2025

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

bes abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eid genöffischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz oder Handels pulvers stattsinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie Verpstichtungen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Diese Garantiesrage 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 verstossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosseseit charakteristrte, 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 Eisenbahnwerbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ift einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis=Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Versonen= und Waaren=Transitis von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Warke in Zukunft unter viel ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Kall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenwerbindung kann unser Land hossen, im Verkehre mit Italien diesenige 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=Interssen berufen sind, die dringendble Aufforderung, mit Ausbietung aller Kräfte die baldige Realistung des Gotthardbahn=Projektes herbeizusühren. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstügung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

II. Berhältniffe zu andern Gifenbahunnternehmungen.

Mit der Gefellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichts=
jahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn=Rorschacher Bahn in den Bahnhof Rorschach,
in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutung
desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und sinanzieller Richtung aufzustellenden
Bedingungen eingehende Verhandlungen gepstogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gelangt, dem=
selben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene Uebereinkunft mit ber fchweizerischen Centralbahn, das Durchlausen ber Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ift im Berichtsjahre bahin modifizirt worden, daß die Bersonenzüge nunmehr zwischen Nomanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlausen und baß auß 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.

Bon den in Berbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tariswesen getroffenen Magnahmen find speziell hervorzuheben: I. Bersonenverkehr:

a) die Einführung von sogenannten Rundsahrtbillets im Berkehr mit der großherzoglich babischen Bahn, b) die Einführung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen einzelnen deutschen und italienischen Hauptstationen via Gottsard 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 Rohlenverkehrs aus den Saargruben nach der Ostschweiz via Magau- Baldshut, c) die Revision des Tarises für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen einer- und Schaffhausen und den Bodenseestationen sowie den schweizerischen Transitistationen für das Borarlberg anderseits, d) die Revision des Tarises für den Verkehr der Station Basel und Schaffhausen mit den Hauptstationen der königlich bayerischen Staatsbahnen anderseits, und endlich e) die Ausstellung eines neuen Tarises mit sehr ermäßigten Taxen für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im direkten Berkehr der schweizerischen Eisenbahnen.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit den bei den verschiedenen von Holland nach der Schweiz führenden Linien interesserten Bahnverwaltungen, betreffend die Regulirung des hols ländisch schweizerischen Güterverkehrs, sind endlich im Berichtsjahre zum Abschlusse gelangt. In Folge dessen sind den Gauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft getreten: am 15. Januar I. J. via Deut Seießens Seidelberg, am 20. gl. M. via Rheinroute und am 25. Februar I. J. via Luxemburg — die beiden erstern neu, der lettere an der Stelle der aufgehobenen bezüglichen Tarife vom 5. Dezember 1863.

Un die in unferm vorjährigen Geschäftsberichte, bezüglich der Errichtung einer sog. Trajektanstalt auf dem Bobenfee zum Transvort gelabener Gifenbahn-Guter- und Diehwagen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, gemachten Mittheilungen anfoliegend, find wir im Falle berichten zu konnen, daß wir im Ginverftandnig mit ber foniglich württembergifchen Gifenbahn Direftion bie Prufung biefer Frage vom technischen Standpunfte aus bem berühmten englischen Schiffs Ingenieur Brn. 3. Scott = Ruffell übertragen und von bemfelben, nachdem aus beffen Gutachten über die Zwedmäßigkeit und Gicherheit einer folchen Trajekteinrichtung auf dem Bodenfee bie vollfte Beruhigung gefchopft werben konnte, bie betaillirten Plane nebft Baubefchreibung und Roftenvoranschlag haben anfertigen laffen. Nach forgfältiger Brufung biefer Borlagen Seitens ber beiben Gifenbahnverwaltungen wurde fobann die Anschaffung eines Trajektschiffes auf gemeinschaftliche Rechnung beiber Berwaltungen und zwar zu gleichen Theilen befchloffen, bem von Grn. Scott-Ruffell vorgelegten Konftruktionsplane bie Genehmigung ertheilt und gleichzeitig bas Pflichtenheft, bie nabern Bedingungen ber Lieferung enthaltenb, behufs Konkurrenzeröffnung festgestellt. Aus einer größern Bahl von Lieferungsofferten, welche von verschiebenen im Schiffsbau wohl erfahrenen Etabliffementen in Folge ber Konkurrenzausschreibung an uns gelangten, fiel bie Bahl auf biejenige ber B.B. Cicher, Byf & Cie. in Burich, mit welchen fobann unterm 29. November ein Lieferungsvertrag abgeschloffen wurde, gemäß welchem biefes Ctabliffement fich verpflichtete, bas Trajektichiff zum Breife von Fr. 540,000 längstens bis 1. November 1868, wenn möglich aber noch fruher, fahrbar und vollständig betriebsfähig auf ben Bobenfee gu liefern. Diefes Schiff erhalt in feiner gangen Lange von 230 Fuß auf bem Berbeck zwei Bahngeleise zur Aufnahme von 14-16 vierrädrigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Tug zwifchen ben Rabkaften, wird nebft bem Berbeck vollständig aus Gifen und letteres in einer folden Starte fonftruirt, bag auch Lokomotiven nebft Tender im Gewichte von 600-800 Zentnern auf demfelben beförbert werben können. Der Tiefgang bes Schiffes barf 6 Fuß nicht überfteigen. Dasfelbe erhält zwei Schaufelraber

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen bes Schisses erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferben in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hülsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Rumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schisservers sowie die Anker und Schisswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Kuß reichen in ihren obersten Theilen die 17½ Kuß 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 Schiss — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schisses bei einem Tiefgang von 6 Kuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entsernung zwischen den beiden Hänen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurücksgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhosseleise auf das Schiss und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhosse wird in den beiden Hafen eine schiese erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiss aussiche werbindet.

Der mit ber königlich württembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahnunternehmungen die Kosten des Setriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich württem= bergischen Dampsschifffsahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion bezüglich bes Schiffsahrtsbetriebes 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-Cinrichtung auch zwischen Romanshorn und Lindau in nicht ferner Zeit eine Verständigung mit der General-Direktion der königlich baherischen Verkehrsanstalten zu Stande kommen werde.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benut, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Bollendung des Bahnhoses Zürich, des Bahnhoses Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Auskührung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behuse der Betheiligung der Nordostbahnsgesellschaft 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 $4^{1/2}$ prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Auskündung 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 auslegten. Schon in der Mittagöstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Unmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschenen Beichnungen vorgenommen werden mußte.