

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	17 (1869)
Artikel:	Siebenzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1870 stattfindende 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-730495

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: 28.12.2025

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

Cit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren siebenzehnten, das Jahr 1869 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landsgrenze) glauben wir hier lediglich auf den einläßlichen Bericht, den wir Ihnen in Ihrer letzten ordentlichen Versammlung zu erstatten die Ehre hatten, sowie auf den Beschuß verweisen zu sollen, den Sie in Folge dieser Berichterstattung unter dem 30. April v. J. gefaßt haben und gemäß welchem die Nordostbahngesellschaft den Bau und Betrieb dieser Linie auf Grundlage einer Konzession, die mit den übrigen Konzessionen der Nordostbahn übereinstimmt, übernommen hat.

Beranlaßt durch ein von der h. Bundesversammlung aufgestelltes sachbezügliches Postulat, hat das schweizerische Departement des Innern mittelst Kreisschreibens vom 4. September abhin die schweizerischen Bahnverwaltungen eingeladen, ihre Ansichten darüber zu äußern, in welcher Weise dem Bunde in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb weitere Befugnisse eingeräumt werden können. In Folge hievon haben die Bahnverwaltungen in wiederholten Konferenzen sich einläßlich mit der Frage beschäftigt, welche Haltung ihnen in dieser Angelegenheit theils durch das Interesse der eigenen Unternehmungen, theils durch das allgemeine Landesinteresse vorgezeichnet sei, und wir befreuen uns, konstatiren zu können, daß sich hiebei alle Verwaltungen von dem besten Willen beseelt zeigten, den Wünschen der Bundesbehörden, soweit solche in dem öffentlichen Bedürfnisse begründet und mit den wesentlichen Interessen der Bahnunternehmungen verträglich erscheinen, möglichst entgegen zu kommen, wie wir auch unserseits bemüht waren, bei den Konferenzen in diesem Sinne zu wirken. Was die Sache selbst anbelangt, so war man allseitig darüber einverstanden, daß es im allgemeinen Interesse wünschbar sei, die Bundeskompetenz auf alle Fragen auszudehnen, welche mit der Sicherheit des Bahnbetriebes zusammenhängen, und dem Bunde im Fernern auch eine gewisse Kontrolle über die Regelmäßigkeit des Bahnbetriebes, sowie auch darüber einzuräumen, ob die einzelnen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Taxenwesen sich

innert den Schranken ihrer Konzessionen bewegen. Nach dem gegenwärtig in der Schweiz geltenden Eisenbahngesetze steht einzig den Kantonen auf diesem Gebiete die Kompetenz einer Kontrolle zu; allein die Kantone sind durchaus nicht in der Lage, eine irgendwie wirksame Kontrolle ausüben zu können. Eine solche kann der Natur der Sache nach nur von einer Zentralbehörde, i. e. nur vom Bunde ausgehen. Die Bahnverwaltungen halten nun dafür, daß ganz unmöglich beiden Gewalten, d. h. dem Bunde und den Kantonen, zugleich diese Kompetenzen zugestanden werden könnten; dagegen werden sie keinerlei Widerspruch erheben, wenn die Kantone ihre diesfälligen Befugnisse auf den Bund übertragen wollen. Die weitere Frage, ob nicht dem Bunde zum Behufe der Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes auch eine maßgebende Einwirkung auf die Tarife und die Fahrtenpläne der Eisenbahnen eingeräumt werden könnte, müßte in erster Linie zur Erörterung des Rechtsverhältnisses führen, in welchem die Bahnen zur Staatsgewalt (Bund und Kantone) stehen. In dieser Hinsicht wurde nun übereinstimmend gefunden: a) daß durch die Eisenbahnkonzessionen die Beziehungen einer Privatindustrie zum Staate geregelt werden und daß die Konzessionen, indem sie ein Privatrecht zum Gegenstande haben, einen Privatvertrag zwischen den Parteien bilden, welche diese Konzessionen unter sich vereinbart haben, b) daß für jede einzelne Bahn dieser Vertrag aus dem Konzessionsakte selbst und aus dem Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom Jahr 1852, sowie denjenigen weiteren Ausführungsbestimmungen besteht, welche in denselben ausdrücklich vorbehalten worden sind, c) daß dieser Vertrag ein gegenseitiger ist und daher nur mit Zustimmung aller Parteien abgeändert werden kann, d) daß der Staat, falls er die Konzessionsvorschriften im Sinne einer Erschwerung derselben abändern will, die Bahnunternehmungen angemessen zu entschädigen hat, und endlich e) daß der Bund, wosfern er seine Kompetenzen im Eisenbahnwesen erweitern will, sich im Sinne der dermaligen Konzessionsbestimmungen mit den Konzessionären über den Richter zu verständigen hat, der im Streitfalle Recht sprechen müßte, abgesehen von den Maßnahmen, die erforderlich sind, um jene Kompetenzen von den Kantonen auf den Bund übergehen zu machen. Auf Grund dieser Sätze sind die Bahnverwaltungen bereit, nicht nur zur Erweiterung der Bundeskompetenzen, sondern auch zu allen wünschbaren Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe Hand zu bieten. Sie werden eine in diesem Sinne abgefaßte Denkschrift, als Antwort auf dessen Kreisschreiben vom 4. September abhin, an das schweizerische Departement des Innern richten und in derselben folgende Punkte als solche bezeichnen, die in zweckmäßiger Weise der Bundeskompetenz unterstellt werden dürfen: 1) der Erlass eines Gesetzes über das Transportwesen, 2) die Genehmigung des Transportreglements für den direkten schweizerischen Eisenbahnverkehr, 3) die Überwachung der in diesem Verkehre zur Anwendung kommenden Taten auf Grundlage der in der Konzession diesfalls aufgestellten Schranken, 4) die Entscheidung von Konflikten betreffend den Anschluß der Bahnzüge, sei es zwischen einzelnen Kantonen oder zwischen einzelnen Bahnverwaltungen, verbunden überdies mit der Berechtigung der Bundesbehörden, auch von sich aus die Ausführung allfälliger ihnen nötig scheinender Bahnzüge verlangen zu können, — beides jedoch mit dem Vorbehalte der Entschädigung, falls dadurch die beteiligten Bahnverwaltungen zu Leistungen verhalten würden, die ihre Konzessionsgemäßen Verpflichtungen übersteigen, und in der Meinung, daß im gegebenen Falle, wenn nötig, ein Schiedsgericht darüber zu entscheiden hätte, ob und welche Entschädigung geleistet werden müsse, und endlich 5) die Überwachung des Betriebes vom Standpunkte der Betriebsicherheit aus. Gleichzeitig wurde der Wunsch ausgesprochen, alle diese Fragen im Konferenzwege mit dem eidgenössischen Departement des Innern näher besprechen zu können.

Mit Ende Mai v. J. ist der Vertrag ausgelaufen, durch welchen die schweizerische Postverwaltung uns gegenüber sich verpflichtet hatte, an die Kosten der im Anschluß an die Nachtzüge der bayerischen Südbahn stehenden Dampfboot-Nachtkurse Romanshorn-Lindau einen Beitrag zu zahlen. So mäßig auch diese Vergütung gewesen ist, so lehnte das Tit. Postdepartement es dennoch ab, dieselbe noch länger zu leisten; dagegen zeigte es sich bereit, durch Verzicht auf den Bezug einer Konzessionsgebühr für unsere Dampfbootkurse auf dem Bodensee zur Ermöglichung des Fortbestandes

jener Anschlußfahrten eine indirekte Unterstützung zu gewähren. Durch die Fortsetzung dieser Fahrten werden ohne Zweifel die Postinteressen mehr gefördert als die Bahninteressen, weshalb das Opfer, das die Postverwaltung zu Gunsten derselben bringt, als ein sehr bescheidenes erscheint. Gleichwohl glaubten wir hieraus nicht Veranlassung nehmen zu sollen, diese, wenn auch nicht rentable, doch für den allgemeinen Verkehr immerhin werthvolle Verbindung einzustellen.

Mit dem schweizerischen Postdepartemente haben die schweizerischen Bahnverwaltungen unter dem 21. Oktober abhin Kollektivverträge abgeschlossen: a) über die Benutzung der Eisenbahnen für den Postdienst, b) über die für die Postfuhrwerke zu bezahlenden Transporttaren und c) betreffend die Kontrolle über die Benutzung der Bahnpostwagen für Reisen von Postangestellten. Der Inhalt dieser Verträge gibt uns lediglich zu der Bemerkung Veranlassung, daß durch das erstbezeichnete Verkommen ein neuer Modus für die Berechnung der Entschädigung aufgestellt wird, welche für den Transport der dem Postzwang nicht unterworfenen Fahrpoststücke von mehr als 10 Pfund von Seiten der Postverwaltung an die Bahnverwaltungen zu bezahlen ist. Während nämlich bisanhin die diebställige Entschädigung nach einem bestimmten Stunden-Zentnersatz für das transportirte Gewicht berechnet ward, setzt nunmehr jener Vertrag für eine jede Bahn eine auf Grund ihres bisherigen Entschädigungsvertrages bemessene Aversalvergütung für die Dauer von drei Jahren, d. h. bis Ende 1872, mit der Bestimmung fest, daß während dieser drei Jahre das Aversum sich je in demselben Verhältnisse erhöhe, in welchem die Posteinnahmen vom Fahrpoststück-Verkehr sich höher stellen als diejenigen des Jahres 1868.

Ueber den jetzigen, erfreulichen Stand der Gotthardbahnhfrage hatten wir die Ehre, der am 4. v. M. stattgehabten außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn einläufigen Bericht zu erstatten. Gleichzeitig waren wir im Falle, der Generalversammlung folgende diese Angelegenheit betreffenden Anträge zur Beschlusssfassung vorzulegen: I. „Die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft, nach Einsicht eines zwischen der „Direktion der Nordostbahn und dem Direktorium der Centralbahn am 2. Februar 1870 unter Vorbehalt höherer „Ratifikation abgeschlossenen Vertrages, in Anwendung der §§ 3 und 24 der Statuten, auf den Antrag der Direktion „und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes, beschließt: Es wird der Direktion die Ermächtigung „ertheilt, Namens der Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe des Eingangs erwähnten Vertrages gemeinschaftlich mit der „schweizerischen Centralbahngesellschaft einen Beitrag von 7 Millionen Franken an die Seitens der Schweiz für die Ver- „wirklichung der Gotthardunternehmung zu beschaffende Subvention von 20 Millionen Franken zuzusichern, unter der „Bedingung, daß a) die Inhaber der jüngsthin von dem Kanton Aargau ertheilten Eisenbahnkonzessionen für den Fall „der Ausführung der betreffenden Bahnen die Verpflichtung eingehen, auf Rechnung der letztern eine angemessene Quote „der Subventionssumme der schweizerischen Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn zu übernehmen, und daß „b) die schweizerische Eidgenossenschaft, falls und soweit sie von dem ihr zustehenden Rechte des Rückkaufes der Nordostbahn „schon auf den ersten hiefür anberaumten Termin Gebrauch machen würde, der Nordostbahngesellschaft nebst dem nach „Vorschrift des betreffenden Bundesbeschusses zu vergütenden kapitalirten Reinertrage der Bahn auch die betreffende „Quote der von dieser Gesellschaft geleisteten Gotthardsubvention, immerhin übrigens nach Abzug des Nettogewinnes, „welcher ihr aus dem in Folge der Entstehung der Gotthardbahn seit der Eröffnung derselben erzielten Mehrverkehre „erwachsen sein wird, zurückzuerstatte.“ II. „Die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft, in Anwendung der „§§ 3 und 24 der Statuten, auf den Antrag der Direktion und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes, beschließt: 1) Die Direktion wird ermächtigt, falls die Verhältnisse es als angezeigt erscheinen lassen, „Namens der Nordostbahngesellschaft bei Begründung der Gesellschaft zur Ausführung der Gotthardbahn durch Ueber-

„nahme von Aktien bis auf den Nominalbetrag von höchstens 5 Millionen Franken mitzuwirken, immerhin übrigens „in der bestimmten Meinung, daß die von der Nordostbahngesellschaft gezeichneten Aktien denjenigen, welche von inländischen „oder auswärtigen Bankinstituten oder Bankhäusern werden übernommen werden, in allen Richtungen gänzlich gleich zu „stellen sind. 2) Beschlüsse der Direktion, vermittelst welcher dieselbe von dieser Ermächtigung Gebrauch macht, unter „liegen der Genehmigung des Verwaltungsrathes.“ Diese Anträge wurden von der Generalversammlung einmuthig genehmigt, wie auch die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn ihrerseits am gleichen Tage analoge Schlusznahmen gefaßt hat. Wie die Sachen zur Zeit liegen, so ist kaum noch daran zu zweifeln, daß die an der internationalen Gotthardkonferenz vertretenen Staaten ihre definitive Zustimmung zu den im Schlussprotokolle niedergelegten Vereinbarungen geben und demgemäß auch die vorgefahene Subvention von 85 Millionen gewähren werden, so daß man, da mittlerweile auch die erforderlichen Einleitungen zur Beschaffung des Privatkapitals mit aller Aussicht auf Erfolg getroffen worden sind, nunmehr der frohen Zuversicht leben kann, daß das Zustandekommen des großen Werkes endlich gesichert sei.

Nachdem schon seit Jahren kranke Arme, welche auf Kosten ihrer Gemeinden Bäder besuchen, für die Hin- und Rückreise um die halbe Taxe befördert worden, haben wir auf Anfang des laufenden Jahres diese Begünstigung auch auf solche arme Kranke, welche auf Gemeindekosten in einer öffentlichen Kranken- oder Versorgungsanstalt oder in einem Krankenasyl untergebracht werden sollen, ausgedehnt und hievon den hohen Regierungen derjenigen Kantone, auf deren Gebiet sich die Linien der Nordostbahn erstrecken, zu Händen der betreffenden Behörden Kenntniß gegeben.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Der im vorangegangenen Abschnitt erwähnte, unter dem 2. Februar letzten Jahres mit dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn abgeschloßene Vertrag betrifft das Verhältniß zwischen den beiden Bahnunternehmungen bezüglich der Subventionirung der Gotthardbahn, und es hat die Generalversammlung durch Annahme obigen Antrages I implicite auch diesem Vertrage ihre Genehmigung ertheilt. Gemäß demselben hat an die Subvention von 7 Millionen Franken, welche beide Gesellschaften zusammen zu geben haben, jeder Theil die Hälfte beizusteuern, wogegen dann der Ertrag desjenigen Verkehrs von Personen, Gepäck, Vieh und Waaren, welcher, vom Auslande kommend und die westliche, nördliche und östliche Schweizergrenze von Genf bis Landquart überschreitend, Theile der Nordost- oder der Centralbahn als Transit durchzieht und sich über Luzern oder Zug hinaus nach Stationen der Gotthardbahn oder weiter bewegt, sowie auch der Ertrag des entsprechenden Verkehrs in der umgekehrten Richtung zwischen den beiden Kontrahenten gleichheitlich getheilt wird. Mit Ausnahme der Dauer sind alle Hauptpunkte des Vertrages schon im Jahre 1865 zwischen den beiden Bahnverwaltungen vereinbart worden. Hinsichtlich der Dauer weichen die neuen Bestimmungen von den im Jahre 1865 vereinbarten darin ab, daß nunmehr das bezügliche Gemeinschaftsverhältniß für die ganze Dauer der Konzessionen der beiden Gesellschaften fest konstituirt ist, während früher nur eine Dauer von 10 Jahren, vom Zeitpunkt der Gründung des großen Tunnels an gerechnet, und in der Meinung festgesetzt war, daß nach Ablauf dieser Frist die Subventionssumme in demjenigen Verhältnisse definitiv auf die beiden Gesellschaften ausgeschlagen werden solle, in welchem sich der Gemeinschaftsverkehr während jener zehnjährigen Periode über die beiderseitigen Linien bewegt hat.