Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 18 (1870)

Artikel: Achtzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. April 1871 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-730490

### 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:** 16.12.2025

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

Die Direktion gibt fich anmit die Ehre, ihren achtzehnten, das Jahr 1870 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) heben wir zunächst hervor, daß der Kanton Thurgau der schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession sür diese Bahn schon im Jahre 1869 ertheilt und daß dieselbe auch die Genehmigung des Bundes erhalten hat. Diese Konzession stimmt im Wesentlichen mit den übrigen Konzessionen für die Nordostbahn überein und enthält bezüglich der Bauzeit die Bestimmung, daß die konzedirte Bahnlinie von Romanshorn die zur Station Kreuzlingen auf den 1. Juni 1871 zu vollenden und in Betrieb zu seizen sei.

Der Plan für das Tracé dieser Bahnstrecke und die an derselben anzubringenden Stationen wurde vom Regierungsrathe des Kantons Thurgau unter dem 15. Januar 1870 genehmigt. An diese Genehmigung wurde indessen die Bedingung geknüpft, daß die betheiligten Gemeinden die von ihnen eingegangene Verpstichtung zur Einzahlung eines Beitrages von Fr. 47,500 an die Kosten der Herstellung einer sechsten Station auf den sesssesten Termin (Lichtmeß 1870) erfüllen und der Große Rath des Kantons Thurgau die von der Regierung in Aussicht gestellte Leistung von Fr. 2,500 für denselben Zweck gutheiße. Nachdem diese Bedingungen erfüllt waren, wurde sodann dem Tracé unter dem 25. März die hoheitliche Genehmigung desinitiv ertheilt.

In der Absicht, Alles zu thun, was in unseren Kräften lag, um den Termin für Ausstührung der Bahnlinie einhalten zu können, haben wir schon unter dem 26. Januar, obwohl damals das Trace noch nicht definitiv genehmigt war, die Pläne über die Straßens und Basserübergänge der thurgauischen Regierung zur Prüsung und Gutzheißung vorgelegt, und es ist sodann deren Genehmigung in den Monaten März, April und Mai 1870 successive erfolgt.

Da es sowohl in der Absicht der großt, badischen Regierung, als auch in der unsrigen liegt, eine direkte Berbindung der in Aussührung begriffenen Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz herzustellen in der Meinung, daß der einheitliche Betrieb der Eisenbahn von Romanshorn bis Konstanz burch bie Nordostbahngesellschaft besorgt werden solle, so haben Delegirte ber beibseitigen Bahnverwaltungen nach wiederholten konferenziellen Berhandlungen unter bem 1. Juli 1870 einen sachbezüglichen Bertrag abgeschlossen, nach welchem bie Nordostbahngesellschaft bie Romanshorn- Rreuglinger-Bahn von ber Station Rreuglingen bis jur Landesgrenze fortzuführen und Baben bieselbe von ber Landesgrenze an mit bem Bahnhofe Konstanz, als ber gemeinfcaftliden Bedfelstation, zu verbinden hat. Gemäß biefem Bertrage hat eine erhebliche, auf ichweigerischem Gebiete zu bewerkstelligende Erweiterung bes Bahnhofes Ronftang zu erfolgen und find in dem gesammten Bahnhofe biejenigen Beränderungen und Ginrichtungen zu treffen, welche nöthig sind, um bas gehörige Ineinandergreifen bes Betriebes ber beiben betheiligten Bahnen ju fichern und bie Berkehrsbeziehungen, in welchen Baben und bie Schweiz als Grengnachbaren ju einander stehen, thunlichst zu erleichtern. Bu biesem Ende hin wurde als Beilage zu dem Bertrage ein Plan vereinbart, in welchem die vorzunehmenden Beränderungen und Erweiterungen eingezeichnet find, und es murde verabredet, daß dieselben von jeder Bermaltung auf ihrem Gebiete so rechtzeitig ausgeführt werben follen, daß bie Strede Kreuglingen : Konftang wo möglich gleichzeitig mit berjenigen von Romanshorn - Kreuglingen bem Betriebe übergeben werben könne. - In bem Bertrage mußte selbstverständlich höhere Ratifikation vorbehalten werden. Babischer Seits wurde erklärt, daß dieselbe erst erfolgen könne, nachdem ein sachbezüglicher Staatsvertrag zwischen ber Schweiz und bem Großherzogthum Baben zur Unterzeichnung gelangt fein werbe. Go lange biefer Staatsvertrag nicht jum befinitiven Abichluffe gebieben ift, entbehrt baher bas Uebereinkommen ber beiben Bahnverwaltungen bes rechtlichen Bestandes und kann folgerichtig ber Bau ber Berbindungsbahn Rreuglingen-Ronftang nicht in Angriff genommen werben. Der Staatsvertrag zwischen ber Schweiz und Baben betreffend bie Berbindung unserer thurgauischen Seethalbahn mit ber großh, babischen Staatsbahn ist nun zwar, wenn auch erft unter bem 10. Dezember 1870, abgeschlossen worben. Er enthält aber in Artifel 3 bie Bestimmung, "bag "ber Plan über bie Unlage bes Bahnhofes und ber über beffen Benuhung zwischen ben beiben Bahnverwaltungen "abzuschliegende Bertrag ben zuständigen Regierungsbehörden zur Genehmigung vorzulegen sei", und sobann fieht die Auswechslung der Natifikationsurkunden zwischen den beiden betheiligten Staaten, nach deren Bewerkstelligung der Bertrag erst perfekt wird, noch zu gewärtigen. Bei so bewandten Umständen hielten wir es im Interesse ber Ermöglichung einer aleichzeitigen Bollenbung bes Bahnftudes Rreuzlingen-Konftanz mit der Linie Romanshorn-Rreuzlingen für angezeigt, die amischen ben beiben Bahnverwaltungen gemäß bem Staatsvertrage abzuschließende Uebereinkunft, beziehungsweise ben aufguftellenden Bahnhofplan mit thunlichfter Beforberung eventuell zu vereinbaren, und wir faumten baber nicht, ben großb. babischen Behörden die Modifikationen, beziehungsweise Ergänzungen vorzuschlagen, welche in dem zwischen Delegirten ber beiben Bahnverwaltungen unter bem 1. Juli vereinbarten Bertrage vorzunehmen fein burften, um benfelben mit bem mittlerweile abgeschlossene Staatsvertrage in Ginklang zu bringen. Die biesfälligen Berhandlungen find bem Abschlusse nabe. Im Fernern ersuchten wir, immer in ber Absicht, Die Bahnstrede Kreuglingen-Konstang, wenn irgend thunlich, wie bie Linie Romanshorn-Rreuglingen, ichon auf ben 1. Juni 1871 gur Bollenbung gu bringen, unfern Berwaltungsrath um die Ermächtigung, den Bertrag mit der babifchen Gifenbahnverwaltung über den Anfchluf der Norbostbahn an die großh. badijche Staatsbahn in Konstanz von uns aus endgültig abschließen zu dürfen. Diese Ermächtigung wurde uns von dem Berwaltungsrathe im hinblide auf den Beschluß der Generalversammlung vom 30. April 1869, burch welchen ber Bertrag zwischen bem hohen Stanbe Thurgau und ber ichweizerischen Nordostbahngesellschaft betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der Gisenbahn Romanshorn-Kreuglingen (Landesgrenge) burch bie Nordoftbahngesellschaft ratifizirt wurde, und in Anwendung von § 32 Ziff. 1 und 2 ber Gesellschaftsstatuten bereitwillig ertheilt. Wir gingen aber in bem Bestreben, die gleichzeitige Bollendung ber ganzen Bahnlinie Romanshorn-Konftang herbeizuführen, noch einen Schritt weiter, indem wir für den Kall, daß der Bertrag mit der großh. babifchen Eisenbahnverwaltung nach ber hierseitigen Boraussetzung abgeschlossen und von ben beibseitigen Staatsbehörben genehmigt wurde, bereits auch die wichtigften, die Ausführung der Strede Kreuglingen : Konftang und die Erweiterung bes Bahnhoses Konstanz beschlagenden Bauverträge abgeschlossen haben. Trot aller diefer Magregeln ist die Vollendung der Bahnftrecke Kreuzlingen-Konftanz schon auf den 1. Juni nächsthin zur Unmöglichkeit geworden. Es hat nämlich die Auswechslung der Natisikationsurkunden zu dem Staatsvertrage betreffend die Berbindung der Nordostbahn mit der badischen
Staatsbahn in Konftanz immer noch nicht stattgesunden. Dieselbe kann erst ersolgen, nachdem der deutsche Bundesrath, dessen Zustimmung zu dem Staatsvertrage wegen Ausdehnung des Zollvereinsgebietes auf den auf Schweizerboden liegenden Theil des Bahnhoses Konstanz ersorderlich ist, diese Zustimmung erklärt haben wird, was dis zur Stunde noch nicht geschehen ist. In Folge dieses Verhältnisses kann auch die einschlägige Uebereinkunst zwischen den beidseitigen Sisenbahnverwaltungen nicht endschaftlich abgeschlossen und ebensowenig der Kraft dieser Uebereinkunst zur Ausstührung zu dringende Bau der Bahnabtheilung Kreuzlingen-Konstanz und des Bahnhoses Konstanz, soweit er zu vergrößern ist, in Angriff genommen werden.

Was das Bötzbergbahnunternehmen betrifft, so glauben wir hier zunächst auf den einläßlichen sachbezüglichen Bericht, den wir Ihnen in Ihrer letzten ordentlichen Versammlung zu erstatten die Ehre hatten, sowie auf den Beschluß versweisen zu sollen, den Sie in Folge dieser Berichterstattung gesaßt und durch welchen Sie uns ermächtigt haben, 1) Namens der Nordosstbahngesellschaft und vereint mit der Zentralbahngesellschaft den Bau und Betrieb der Bötzbergbahn nach Mitgabe der diesen Gesellschaften von dem hohen Großen Nathe des Kantons Aargau unter dem 10. März 1870 hiefür ertheilten Konzession zu übernehmen, 2) alle Berträge, welche die beiden Gesellschaften der Nordosstbahn und der Zentralbahn in Folge der Uebernahme des Baues und Betriebes der Bötzbergbahn mit einander abzuschließen haben werden, somit auch Bestimmungen derselben, deren Erledigung in die Konpetenz der Generalversammlung einschlagen sollte, Namens der Nordosstbahngesellschaft, immerhin jedoch erst nach eingeholter Zustimmung des Berwaltungsrathes, einzugehen.

Geftüht auf biese Bollmacht haben wir mit bem Direktorium ber Zentralbahn unter bem 20. Mai 1870 einen Bertrag abgeschloffen, welcher bie Ratifikation ber beiben Berwaltungeräthe erhalten hat und folgende hauptbestimmungen enthält: Die Nordoftbahn- und die Zentralbahngesellschaft vereinigen fich zu einer Gefellschaft, welche den gemein-Schaftlichen Bau und Betrieb ber Bögbergbahn gum Zwede hat. Beibe Gesellschaften bestreiten bie Rosten bes Baues zu gleichen Theilen und partizipiren ebenfalls hälftig an bem Nettoergebniffe bes Bahnbetriebes. Die oberste Leitung bes Baues ift einem Komite übertragen, bas aus je brei von ben betreffenden Berwaltungsräthen zu bezeichnenden Mitgliedern ber Direktionen ber beiben Gesellschaften gebilbet wirb. Die Durchführung bes Baues besorgt bie Direktion ber Norbostbahn, welcher auch die Antragstellung an das Romite zur Erledigung der in die Kompetenz des letteren fallenden Geschäfte obliegt und welche überhaupt die Gesellschaft nach Außen zu vertreten hat. Die Betriebsverwaltung wird das Komite, soweit es dieselbe nicht felbst beforgt, entweder einem besonders hiefür aufzustellenden Organe oder auch einer ber beiden betheiligten Gefellichaften übertragen. Sinfichtlich bes Betriebsbienftes ift inbeffen jest ichon grundfatlich festgesett, bag a) bie Unterhaltung ber Bahn zur einen hälfte von ber einen und zur andern Gälfte von ber andern Gesellschaft auf Reche nung der Böhbergbahnunternehmung beforgt und b) der Fahrdienft, unter welchem auch die Stellung des erforderlichen Transportmateriales zu verstehen ift, ebenfalls von den beiden Gesellschaften je zur Hälfte und unter Berrechnung der Leiftungen nach Maggabe eines zu vereinbarenden einheitlichen Tarifes vollzogen werden foll. Die definitive Abnahme ber Jahresrechnungen über ben Bau, ben Bahnbetrieb und den Reservesond ist einer besonderen Kommission übertragen, in welche die Berwaltungsräthe der beiden betheiligten Gesellschaften je fünf Mitglieder mählen.

Im Uebrigen verweisen wir hinsichtlich ber Unternehmung ber Bötzbergbahn auf ben Bericht, ben wir über unsere sachbezügliche Thätigkeit bem Komite für biese Bahn erstattet haben und welchen wir als eine Beilage bem gegenwärtigen Geschäftsberichte beifügen.

Da ber Kanton Aargau für ben Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg burch den Bötzberg und das Frickthal nach Basel, einer solchen von Wilbegg nach Lenzburg und einer in Aarau und Brugg von der Nordostbahn abzweigenden sogenannten aargauischen Sübbahn ben Gründungskomite's, welche behufs Anstrebung bieser Bahnlinien gebilbet worden waren, Ronzessionen ertheilte, ohne die Nordostbahngesellschaft über die Geltendmachung des ihr zustebenden Borzug Grechtes anzufragen oder einen sachbezüglichen Borbehalt in die betreffenden Konzessionen aufzunehmen, so saben wir uns genöthigt, gegen dieses Borgeben, gestützt auf § 4 unserer aarganischen Konzession vom 27. Januar 1853, wonach ber Nordostbahngesellschaft für die Ausführung von Zweigbahnen der Borrang vor anderen Bewerbern einzuräumen ist, bei der Negierung von Aargau Einsprache zu erheben und davon, daß dieses geschehen sei, dem Bundesrathe zu Handen ber Bundesversammlung Kenntniß zu geben. Die Regierung von Aargau sprach hierauf die Ansicht aus, daß der § 4 ber Ronzeffion vom 27. Januar 1853 auf die neu konzedirten aargauischen Bahnen keine Anwendung finde, weil diese Bahnen nicht als Zweigbahnen, sondern als selbstständige Bahnunternehmungen zu betrachten seien. Wir konnten die Richtigkeit dieser Rechtsanschauung nicht zugeben. Da indessen mittlerweile die Nordostbahngesellschaft und die Zentralbahns gesellschaft im Benehmen mit den Ronzessionären der Böhbergbahn den Bau und Betrieb dieser Gisenbahn übernommen hatten und da die Nordostbahngesellschaft serner hinsichtlich der Konzessionen für die Gisenbahn Wildegg «Lenzburg und für die aargauische Sübbahn von einem ihr zustehenden Vorzugsrechte doch kaum Gebrauch zu machen im Fall gewesen wäre, so schien es uns nicht nöthig, die streitig gewordene Nechtsfrage zu schiedsgerichtlicher Entscheidung bringen zu lassen, und wir beschränkten und baher barauf, bei ber Regierung von Aargau gegen jede ber Nordostkahngesellschaft nachtheilige Schluffolgerung, welche aus biefer Unterlaffung bergeleitet werben mochte, Bermahrung einzulegen.

Da die Einrichtung der Station Killwangen den derzeitigen Anforderungen des dortigen Verkehres nicht mehr entspricht, so beabsichtigten wir, dieselbe in gehöriger Weise auszubauen. Die Regierung von Aargau ist jedoch diesem Vorhaben hindernd in den Weg getreten, indem sie die Ersehung der Station Killwangen durch zwei Stationen im Auge zu haben scheint, wozu wir uns nicht herbeilassen können, weil wir uns durch wiederholte Prüsung der einschlägigen Verhältnisse überzeugt haben, daß ein Bedürfniß hiezu nicht vorhanden ist. Dabei hat sich die Regierung von Aargau darauf berusen, daß die Station Killwangen eine bloß provisorische Station sei und daß sie deshalb das Recht habe, sich dem Ausdau derselben zu widersehen. Wir halten indessen dafür, daß eine Station, welche seit nahezu einem Vierteljahrhundert besteht und zu den ältesten Eisenbahnstationen der Schweiz gehört, nicht als eine bloß provisorische betrachtet werden könne, und daß wir daher zum Ausdaue derselben besugt wären. Gleichwohl wollten wir es zur Zeit deshald nicht zu einem Konsstitte mit der Regierung von Aargau kommen sassen kontbestande der unzulänglichen Einrichtung der Station Killwangen dem öffentlichen Berekehre erwachsenden Undequemlichkeiten und Nachtheile von uns abzulehnen.

Im Laufe bes Berichtsjahres wurden von der hohen Regierung des Kantons Thurgau Steueransprüche gegenüber unserer Dampsschiffschrtsanstalt erhoben. Wir mußten hievon um so mehr überrascht werden, als uns früher niemals eine diesfällige Zumuthung gemacht worden war, obschon der genannten Regierung seit dem Bestande unserer Unternehmung die jährlichen Geschäftsberichte sammt Rechnungen regelmäßig und in ofsizieller Weise mitgetheilt worden sind. Gegen jene Ansprüche hätte gewiß mit gutem Grunde gestend gemacht werden können, daß nach den bestehenden thatsächlichen Verhältnissen die Dampsschiffsahrtsanstalt lediglich als ein integrirender Theil der Bahn selbst anzusehen sei und daß daher die der letzteren durch die Konzession zugesicherte Steuersreiheit sich auch auf die Dampsschiffsahrt zu erstrecken habe. Nichtsbestoweniger wollten wir es um dieser Sache willen nicht zu einem Rechtsstreite mit einem Kantone kommen lassen, zu welchem unsere Unternehmung in so vielsachen Beziehungen steht; vielmehr glaubten wir dem erwähnten Anssimen in möglichst loyaser Weise entgegenkommen zu sollen. Demgemäß haben wir die Verpssichtung zur Entrichtung

ber kantonalen Bermögense und Erwerbssteuer für den Dampsbootbetrieß pro 1869 anerkannt, uns dabei jedoch gegen eine allsällige Besteuerung für die früheren Jahre verwahrt. Bon Seiten der thurgauischen Steuerbehörden ward darauf die Anerkennung unserer Steuerpssicht für das Jahr 1869 mit Besriedigung entgegengenommen; austatt aber der daran geknüpsten Bedingung des Berzichtes auf die Nachbesteuerung für die voran gegangene Periode Nechnung zu tragen, wurde von denselben im Gegentheile gesolgert, die Anerkennung der Steuerpssicht pro 1869 schließe von selbst auch die Anerkennung der Pssichtigkeit für die früheren Jahre in sich, und in Uebereinstimmung hiemit versügt, daß unsere Berwaltung die Staatssteuer seit dem Bestande der Dampsbootunternehmung zu bezahlen und demgemäß das Steuerbetressis sir die Periode 1855—1868 noch nachträgslich zu entrichten habe. Unsere Bemühungen, von der thurgausschen Kegierung die Ausbeiden dieser Berfügung, welche sich in unseren Augen als eine krasse Ungerechtigkeit darstellt, zu erwirken, waren erfolglos. Ein anderes Rechtsmittel dagegen stand uns nicht mehr zu Gebote, weßhalb uns nichts übrig blieb, als uns berselben zu unterziehen. Unter den Ausgaben des Dampsbootbetriebes sindet sich daher der diesssällige Posten pro 1855—1869 mit einem Betrage von Fr. 16,743. 87 verrechnet.

Mit der eid genössischen Postverwaltung haben wir eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher unserer Unternehmung für die Periode vom 1. Januar 1870 bis 31. Dezember 1872 für die Beförderung der dem Postzwange nicht unterworfenen Fahrpoststücke auf den Routen Komanshorn-Friedrichshasen und Romanshorn-Lindau von Seiten der eidgenössischen Postkasse nach Analogie des diessalls für den Bahntransport bestehenden Verkommnisse eine jährliche Aversalvergütung geleistet wird.

In Betreff der Gotthardbahn haben wir zu berichten, daß wir im Falle waren, von der uns durch Ihre sachbezügliche Schlußnahme vom 30. April v. J. ertheilten Ermächtigung Gebrauch machend, die in dem Beschlusse der Generalversammlung vom 4. März 1870 betreffend Subventionirung der Gotthardbahn unter lit. a aufgeführte Bedingung mit Rücksicht auf die mittlerweile eingetretene veränderte Sachlage sallen zu lassen, wie dies auch von Seiten der schweizerischen Zentralbahn geschehen ist.

Daß bei der Ungunst der Zeitwerhältnisse in dem rührigen Vorgehen zum Zwecke der Verwirklichung der Gotthardbahn ein Stillstand hat eintreten müssen, liegt in der Natur der Dinge. Daß aber, sobald der Friede dauernd gesichert und wieder normalere Verhältnisse in Europa eingetreten sein werden, die großartige Unternehmung mit erneuerter Thatkrast gefördert werden wird, ist wohl als unzweiselhaft zu betrachten.

## II. Verhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die letztjährigen Kriegsereignisse, welche sast aller Orten eine Störung des regelmäßigen Ganges der friedlichen Arbeiten hervorgerusen, hatten auch in die gemeinschaftliche Thätigkeit der Gisenbahnverwaltungen zur Förderung und Ausdildung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen einen Stillstand gedracht. In der That beschräften sich in der zweiten Jahreshälfte die Verhandlungen der Bahnverwaltungen unter sich, soweit wir dabei betheiligt waren, beinahe ausschließlich auf die den außerordentlichen Verhältnissen entsprungenen und stets wechselnden Anforderungen des Augenblickes. Die aus diesen Verhandlungen hervorgegangenen Maßnahmen hatten daher auch bloß einen ephemeren Charakter und können deshalb in ihrer großen Mehrzahl hier unerwähnt bleiben. Einzig sei bemerkt, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen unter