Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 19 (1871)

Artikel: Neunzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. Mai 1872 stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, F.

Kapitel: 1: Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und

zu dem Bunde

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730472

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: 02.11.2025

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

Die Direktion beehrt sich anmit, ihren neunzehnten, bas Jahr 1871 umfassenden Geschäftsbericht ber Generalversammlung ber schweizerischen Nordostbahn vorzulegen.

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

Um bie Gifenbahnlinie Romanshorn=Rreuglingen (Lanbesgrenge) mit ber babifden Staatsbahn bei Konstanz in direkte Berbindung zu bringen und einen einheitlichen Betrieb der ganzen Strecke Romanshorn-Konstanz zu ermöglichen, waren, wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt haben, Unterhandlungen nothwendig, sowohl mit der großherzoglich babischen Landesregierung als der großherzoglich badischen Staatsbahnverwaltung. Während mit letzterer von uns schon Mitte des Jahres 1870 eine Berständigung erzielt worden war, zogen sich dagegen die Unterhandlungen mit der ersteren, welche Namens der Schweiz vom Bundesrath zu führen waren, bedeutend mehr in die Länge. Erst am 10. Dezember 1870 gelang ben beiberseitigen Landesabgeordneten ber Abschluß bes Vertrages, ber nach ertheilter Genehmigung der eidgenöffischen Rathe am 30. gl. Mts. die bundesräthliche und am 12. April 1871 die großherzoglich babische Genehmigung und damit seine endliche Perfektion erhielt. Durch diesen Staatsvertrag wurde in Uebereinstimmung mit ben Absichten ber beiberseitigen Bahnverwaltungen ber bauliche Anschluß ber thurgauischen Seethalbahn an die badische Bahn in Konstanz ermöglicht, in der Art, daß diese den auf badischem und die Nordostbahn den auf schweizerischem Gebiet liegenden Theil des Verbindungsstückes baute, letztere aber den Betrieb desselben vollständig übernahm; der Bahnhof Konstanz wurde als Wechselstation bestimmt, der gemeinschaftlichen Benutzung beider Bahnen übergeben und für seine dem vermehrten Berkehrsbedürfniß entsprechende Erweiterung, mit Jnanspruchnahme von Schweizergebiet, das Nöthige vorgesorgt. Sobald damit die Grundlage zu befinitivem Abschluß der von uns mit der badischen Staatsbahn zu treffenden Bereinbarung gegeben war, ließen wir uns angelegen sein, dieselbe mit aller Beförderung herbeizuführen, und es gelangte benn auch dieser zweite Bertrag am 24. April 1871 zum Abschluß. Durch denselben wurde namentlich das Gemeinschaftsverhältniß im Bahnhofe Konstanz in seinen verschiebenen Beziehungen geordnet und über die dort vorzunehmenden Erweiterungsbauten die erforderliche Berständigung der beiderseitigen Bahnverwaltungen erzielt. Um 6. Mai solgte dazu noch eine ergänzende Bereindarung über die für die Eröffnung des Betriebsdienstes auf der Bahnlinie Romanshorn-Konstanz zu treffenden provisorischen Sinrichtungen in Konstanz und einige noch unerledigte bautechnische Fragen, während die beiderseitigen Staatsbehörden ihrerseits in Bollziehung des Staatsvertrages vom 10. Dezember 1870 die Einzelnheiten zur Ordnung der Zollverhältnisse in Konstanz durch eine Uebereinkunft vom 28. Juni 1871 seststellten. Trotz der Berzögerung, welche die Ordnung dieser Bertragsverhältnisse für den Bau der Berbindungslinie Kreuzlingen-Konstanz herbeisührte, gelang es, die Eröffnung der ganzen Bahnstrecke Romanshorn-Konstanz, wenn auch nicht (wie wir gehofft hatten), auf den 1. Juni 1871, als konzessionsgemäßen Bollendungstermin der Bahn Romanshorn-Kreuzlingen, doch auf den 1. Juli eintreten zu lassen. Eine getrennte Eröffnung der letzteren Bahnlinie, ohne gleichzeitige Indetriedssetzung der Berbindungsstrecke Kreuzlingen-Konstanz, wäre zwar auf den 1. Juni möglich, aber mit so großen Nachtheilen verbunden gewesen, daß wir unter Zustimmung der Regierung von Thurgau davon Umgang nahmen.

Die Bötzberg bahn betreffend, beren bauliche Inangriffnahme im Laufe bes Berichtsjahres erfolgte, verweisen wir auf ben am Schlusse beigefügten Bericht, welchen wir an das von der Zentrals und Nordostbahn für diese Bahnsbaute bestellte gemeinsame Komite zu erstatten haben.

Um 25. Oftober 1870 erwirkte bie Stadtgemeinde Winterthur vom gurcherischen Kantongrath bie Kongession für ben Bau und Betrieb einer Gisenbahn von Winterthur über Rorbas und Glattfelben bis an die gurcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei Weiach, als Theil einer von ihr beabsichtigten Gisenbahnlinie Winterthur=Waldshut, und am 22. Dezember 1870 erhielt diese Ronzession die Genehmigung des Bundes. Nach Maggabe von § 3 ber am 21. Dezember 1852 ertheilten Konzession für die Gisenbahn von Zürich über Winterthur an die Kantonsgrenze bei Gundetschweil besaß die Nordostbahngesellschaft zu den gleichen Bedingungen, welche Winterthur bewilligt worden waren, ein Borrecht auf die Konzession für die Linie Winterthur-Weiach, das in § 42 derselben ausbrücklich anerkannt war. Der Regierungsrath von Zürich setzte in Folge bessen unserer Direktion eine mit bem 29. April 1871 zu Ende gehende Frift, um eine Erklärung barüber abzugeben, ob fie von jenem Prioritätsrecht Gebrauch zu machen gebenke. Der Entscheib konnte uns nicht leicht fallen, nachdem erst kurz vorher die Erbauung der Bötzbergbahn von der Zentral- und Nordostbahn-Gesellschaft gemeinsam übernommen und badurch mit großen Opfern eine sehr namhafte Berbesserung der Berbindung zwischen Basel und der Ostschweiz gesichert worden war; doch entschlossen wir und, namentlich im Hindlick auf die Wünschbarkeit, von der wichtigen Verkehrsader von Basel nach dem Often der Schweiz auch den über Winterthur gehenden Zweig unserm Unternehmen ungeschmälert zu erhalten, und auf die Möglichkeit, die Linie Winterthur-Koblenz zu einer sehr wünschbaren Entlastung anderer Strecken bes Nordostbahnnetes zu verwerthen, bei den obern Gesellschaftsbehörden auf Geltendmachung bes Prioritätsrechtes anzutragen. Da biefer Antrag feiner Zeit bereits feine einlägliche Begrundung auch vor der Generalversammlung gefunden hat, dürfen wir an diesem Ort von einer solchen absehen und uns auf die Erinnerung beschränken, daß wir am 29. April von der Generalversammlung übereinstimmend mit dem ihr hinterbrachten Antrag ermächtigt worden find, von dem Prioritätsrecht auf die Linie Winterthur-Beiach Gebrauch zu machen und im Einverständniß mit dem Berwaltungsrathe gutfindenden Falls auch die Fortführung dieser Bahn auf aargauischem Gebiet zu übernehmen. Wir ermangelten nicht, dieser Ermächtigung Folge gebend, vor Ablauf der uns gesetzten Frist dem zurcherischen Regierungsrath die Erklärung einzureichen, daß wir das der Nordostbahn zustehende Prioritätsrecht in der

That zur Geltung bringen, und glaubten bamit bie Angelegenheit bis auf bie formelle Uebertragung ber zurcherischen und bie Erwerbung ber aargauischen Konzession erledigt; doch erzeigte sich diese Boraussetzung nicht als richtig. Der Regierungsrath gab nämlich, ehe er die Uebertragung der Konzession vornahm, dem Stadtrathe Winterthur von unserer Erklärung Kenntniß, und biese Behörbe, welche mittlerweile auch in ben Besit ber aargauischen Konzession für bie Linie Weiach-Roblenz, beziehungsweise Waldshut gelangt war, glaubte sich zu der Forderung berechtigt, daß die Uebertragung der zürcherischen Ronzession an die Nordostbahngesellschaft an eine Reihe von Bedingungen geknüpft werde, welche ihr zur Sicherstellung ber von Winterthur an das Eisenbahnprojekt Winterthur-Waldshut geknüpften Hoffnungen nothwendig schienen. Wir konnten biesen Standpunkt mit dem uns kongessionsgemäß auf die fragliche Linie zugesicherten Prioritätsrechte nicht als vereinbar anerkennen, weil biefes nur die Eingehung ber gleichen Konzeffionspflichten, welche ber erfte Konzessionsbewerber übernommen hat, als Bebingung seiner Geltendmachung voraussett, nicht aber gestattet, daß ganz neue, von jenem nicht übernommene Berpflichtungen baran geknüpft werden. In diesem Sinne äußerten wir uns bei einer am 24. Mai abgehaltenen, vom Regierungsrath angeordneten Konferenz, jedoch ohne völlig befriedigenden Erfolg, indem die genannte Behörde die Anschauung adoptirte, daß sie bie seiner Zeit an Winterthur ertheilte Konzession burch ausdrückliche Stipulirung gewisser, damals "stillschweigend" verstandener Bedingungen zu ergänzen berechtigt sei. Auch ber zürcherische Kantonsrath nahm ungeachtet einer von uns am 26. Juni an benselben gerichteten Rechtsverwahrung durch Beschluß vom 30. Juni 1871 biesen Standpunkt grundsählich ein; immerhin wurden von ihm die vom Regierungsrath beantragten Bedingungen in einer Weise abgeändert und präzisirt, daß wir der Hoffnung Raum geben durften, es werde sich ohne wirkliche Geranziehung des für unser Borzugsrecht in Aussicht genommenen schiedsgerichtlichen Schubes eine allerseits annehmbare Lösung des Konfliktes finden lassen. In der That kam, zwar erst nach längeren Unterhandlungen, unter dem vermittelnden Einfluß des aargauischen Regierungsrathes, welcher als Konzessionsbehörde für die Bahnstrecke Weiach-Koblenz ein maggebendes Wort namentlich über die von Winterthur besonders betonten Anschlußverhältnisse in Balbshut mitzureden hatte, betreffend den Uebergang sowohl der zürcherischen als der aargauischen Konzession auf die Nordostbahngesellschaft zwischen den beiden Kantonsbehörden, dem Stadtrathe Winterthur und unserer Direktion ein bie Sache abschließendes Uebereinkommen zu Stande. In Ausführung desselben stellte der zürcherische Regierungsrath burch Beschluß vom 7. Oktober 1871 den Uebergang der Eisenbahnkonzession Winterthur-Weiach an die Nordostbahngesellschaft fest und bewilligte ihr dabei, die Bahnlinie an Stelle der von Winterthur projektirten direkten Ausmündung nach Waldshut in die bestehende Nordostbahnstation Koblenz ausmünden zu lassen, unter folgenden Bedingungen: "1. Die "Einmündung der von Winterthur kommenden Eisenbahn in die Linie Turgi-Waldshut hat vor der nördlichen Tunnel-"mündung bei Koblenz und zwar im Niveau dieser letztern Linie stattzufinden. 2. Die schweizerische Nordostbahn ver-"pflichtet sich, den auf der Linie Winterthur-Waldshut von und nach Waldshut sich bewegenden Versonen- und Güterverkehr "in selbstständigen Zügen über die bestehende Nordostbahnstation Koblenz in unmittelbaren Anschluß an die in Waldshut "ankommenden und abgehenden Züge der badischen Staatsbahn zu bringen. 3. Die Transporttaren für den auf der Linie "Binterthur-Baldshut von und nach Baldshut fich bewegenden Perfonen- und Güterverkehr find nach den Diftanzen des "vom ursprünglichen Konzessionär tracirten dirett nach Waldshut einmundenden Projektes zu berechnen. Diese Verpflichtung "fällt nach Erstellung einer durchgehenden schweizerischen Rheinlinie dahin für denjenigen Personen- und Güterverkehr, "welcher von der Linie Winterthur-Waldshut her über Waldshut in der Richtung nach Basel und umgekehrt sich bewegt. 4. Die "Nordostbahn verpslichtet sich, den auf der Strecke Station Koblenz bis Bahnhof Waldshut erhobenen Taxzuschlag für den durch "die Linie Winterthur-Waldshut vermittelnden Berkehr fallen zu lassen, falls die betheiligte badische Staatsbahn ihrerseits mit "bem Wegfall dieses Tarzuschlages sich ebenfalls einverstanden erklärt." Unter den gleichen Bedingungen hatte der Regierungsrath von Aargau schon burch Beschluß vom 28. und 30. September 1871 die Uebertragung ber bortseits an Winterthur ertheilten Konzeffion auf die Nordostbahngesellschaft genehmigt. Am 11. Dezember 1871 erfolgte schließlich

bie Genehmigung beiber Konzessionsübertragungen von Seite bes Bundesrathes, unter gleichzeitiger Erstreckung ber Frist zum Beginn ber Erbarbeiten für bie ganze Linie bis zum 30. Juni 1872.

Im Berichtsfahre tauchten im Ranton Zürich gahlreiche Gifenbahnprojette auf, Die unfere Aufmerksamkeit in verschiebener Beise in Anspruch nahmen. Borerst hatten wir uns barüber zu beschweren, bag in ben bafür vom Kantonsrath ertheilten Eisenbahnkonzessionen die der Nordostbahngesellschaft durch frühere Konzessionen zugesicherten Ausschluß: und Vorzugsrechte nur theilweise Beachtung fanden. So wurde 3. B. in ber Konzession für die Gisenbahn Wehikon-Remptthal auch die Erstellung einer Parallelbahn neben ber Nordostbahn für die Strecke von Remptthal bis Winterthur gestattet, obwohl in ber Konzession für die Linie Zürich-Winterthur ber Kanton Zürich für 30 Nahre sich verpflichtet hat, teine zweite Gifenbahn in gleicher Richtung zu bewilligen; in ben Konzessionen für bie beiben Burichseebahnen findet sich ferner, entgegen dem burch die Konzession für die Linie Zürich-Dietikon der Nordostbahnaesellschaft eingeräumten Rechte, jebe babin einmundende Bahn zu ben gleich en Bebingungen wie ber ursprüngliche Rongessinhaber außzuführen, unserer Gesellichaft, falls fie von biesem Rechte Gebrauch machen wolle, bie ben Grundungstomite's nicht aufgelegte Verpflichtung überbunden, binnen einer vom Regierungsrath anzusetenden Frift fich barüber auszuweisen, bag Die Fortsetzung ber Bahnen bis Beesen, beziehungsweise Rappersweil gesichert sei. Unsere Direktion hielt fich burch biefe Borgange verpstichtet, beim Kantonsrath burch Gingabe vom 27. Juni 1871 bie ber Nordostbahngesellschaft konzessionsgemäß zugesicherten Ausschluße und Borzugsrechte rechtlich zu wahren, nahm bagegen von weiter gebenben Schritten Umgang, ba ihr folde ohne Benachtheiligung ber Intereffen ber Gesellschaft unterbleiben zu können schienen. Abgeseben von ber Linie Winterthur-Balbshut fanden wir nämlich bei keiner ber neu konzedirten gurcherischen Linien die Verhältnisse bazu angethan, bei unserer Generalversammlung die Erbauung auf alleinige Rosten ber Nordostbahn zu beantragen, mas bie Folge ber Geltendmachung bes Prioritätsrechtes gewesen ware, und auch ber Berwaltungsrath ertheilte unfern Antragen, auf die Geltendmachung des Prioritätsrechtes zu verzichten, jeweilen feine Zustimmung. Dieses Berhalten schließt aber nicht aus, daß die Gesellschaftsbehörden für Ausführung wenigstens einzelner jener Linien der Generals versammlung eine handreichung zu beantragen gerne geneigt find, sofern eine solche von ben nächstbetheiligten Rreisen gewünscht wird. In biefer Richtung haben im Berichtsfahr vielfache Untersuchungen und Verhandlungen ftattgefunden, die aber unerledigt in's laufende Jahr hinübergingen und daher ihre Besprechung besser erst im folgenden Geschäftsbericht sinden.

Auch die aargauischen Eisenbahnbestrebungen nahmen im Berichtsjahr unsere Thätigkeit bedeutend in Anspruch und führten am 25. Februar 1872 zu Vereinbarungen, welche wir gemeinsam mit der Zentralbahn theils mit der aargauischen Regierung, theils mit dem Komite der Südbahn abschlossen. Da über diese Verträge der Generalversammlung bereits eine besondere Vorlage gemacht worden und daraufhin deren Genehmigung erfolgt ist, dürsen wir von einer abermaligen Besprechung dieser Angelegenheit im vorliegenden Bericht absehen.

Die Angelegenheit der Gotthardbahn, welche schon so viele Jahre auch unsere Gesellschaft beschäftigt hatte und von ihr in nachhaltiger Weise gefördert worden war, fand endlich im Berichtsjahre ihre Erledigung. Schon im Geschäftsberichte von 1869 glaubten wir, das Zustandekommen des großen Werkes mit Sicherheit in nahe Aussicht stellen zu können, und ohne Zweisel wäre schon damals unsere Erwartung in Ersüllung gegangen, wenn nicht durch den plöhlichen Ausbruch des deutsch-französischen Krieges diesem Unternehmen internationaler Friedensthätigkeit ein unerwartetes Hemmniß entstanden wäre. Kaum war jedoch in den ersten Monaten des abgelausenen Jahres der europäische Friede von Neuem gesichert worden, so

beeilten fich die Manner, welche die Sicherung der Gotthardbahn fich gur Aufgabe gefet hatten, noch die letten Sinderniffe zu überwinden, und schon im Spätjahr hatten sie bie Genugthuung, das anfänglich nur von Wenigen mit muthigem Vertrauen begrüßte, zweimal von großen Rriegsereigniffen unterbrochene, von gabllofen Schwierigkeiten erschwerte und verzögerte Unternehmen auf solidester Grundlage sicher gestellt und unter vertrauensvoller Mitwirkung zweier großer Nachbarstaaten in's Stadium der Ausführung übertreten zu sehen. Am 31. Oktober 1871 fand nämlich in Bern die allseitige Auswechstung ber Ratifikationen zu bem internationalen Gotthardvertrage statt, nachdem die Schweiz schon am 27. Juli 1870, Italien am 22. Oktober 1871 und das beutsche Reich am 28. gleichen Monats ihre Zustimmung zu bemselben ertheilt hatten. Um 1. November folgte die Feststellung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft durch die Vereinigung schweizerischer Kantone und Gisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn, am 3. November ertheilte ihnen der schweizerische Bundesrath seine Genehmigung, noch im Laufe des gleichen Monates nahmen die verschiedenen zur ersten Bestellung des Berwaltungsrathes der Gotthardbahn bezeichneten Bereinigungen ihre Wahlen in denfelben vor. Im Beginne des Dezember endlich fand die Ronftituirung dieses Berwaltungsrathes statt, der seinerseits sofort die Direktion der Gotthardbahn bestellte und an deren Spihe Herrn Dr. Alfred Efcher, den bisherigen Präsidenten unsere Gesellschaft, berief. An anderer Stelle bes vorliegenden Berichtes erwähnen wir der gleichzeitigen Gefühle des Bedauerns und der Freude, welche biefe dem Mitbegründer und langjährigen Leiter des Unternehmens der Schweizerischen Nordostbahn zu Theil gewordene Auszeichnung in beren Behörden mach rief. Hier bleibt uns blos noch zu bemerken, daß die finanzielle Betheiligung der Nordoftbahngesellschaft, wie fie schließlich normirt wurde, einerseits in bem schon früher übernommenen Subventionsbeitrage von 31/2 Millionen Franken besteht, anderseits in einem Beitrage von 7 Millionen Franken zum Gesellschaftskapital, wovon 1/3 in Aftien und 2/3 in Obligationen; die Aufnahme, welche das Unternehmen in den finanziellen Kreisen von beinahe ganz Europa gefunden hat, enthebt und weiterer Bemerkungen zum Nachweise dafür, daß eine Einbuße auf den von uns gezeichneten Aftien und Obligationen nicht zu beforgen ist und somit bas Opfer, welches wir im hinblick auf die gehofften gunftigen Einwirkungen ber Gotthardbahn auf unfer Schienennetz fur beren Zustandekommen zu bringen in ber Lage find, sich im schlimmsten Fall auf den oben bezifferten Subventionsbeitrag beschränkt, von den in Folge Sicherstellung der Gotthardbahn an uns herantretenden manigfachen Anforderungen für neue Bahnbauten immerhin abgesehen.

In Folge Verständigung der Betheiligten ist die Tampsichissaesellschaft für den Zürichse auf den 1. September v. Js. an die Stelle unserer Unternehmung in das Miethverhältniß eingetreten, welches hinsichtlich des Betriebes der Kaufhausanstalt in Zürich seit dem Jahre 1859 zwischen der Stadt Zürich und unserer Verwaltung bestanden hatte. Die von der Dampsichissgesellschaft ausgegangene Anregung hiezu ist uns zu einer Zeit zugekommen, wo es sich um die Neubesetzung der Stelle eines Vorstandes des Kaufhauses handelte, da leider der frühere Verwalter wegen Veruntreuungen und grober Unordnung im Rechnungswesen, durch welche auch unsere Gesellschaft einen nicht unerheblichen Schaden erleidet, seiner Funktionen enthoben werden mußte. Wir hatten s. Z. den miethweisen Vetrieb des Kaufhauses lediglich zu dem Zwese übernommen, um im Interesse des Versehres den Fortbestand diese Institutes, das namentlich auch den Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und der Güterschiffahrt auf dem Zürichses zu vermitteln hat, zu sichern, und da dieser Zwese auch bei Uebertragung des Kaufhauses an die Dampsschiffahrtsgesellschaft erreicht wird, und es natürlicher erscheint, den Kaufhausbetrieb mit der Dampsschiffahrtsunternehmung zu verbinden, anstatt mit der Bahnunternehmung, so haben wir um so weniger Anstand genommen, in diese Uebertragung einzuwilligen, als unserer Unternehmung aus dem diessalls mit der Dampsschiffahrtsgesellschaft vereindarten Arrangement im Ganzen ungefähr dieselben Vortheile zuslessen sein. Welche ihr bei Fortdauer des Betriebes des Kaufhauses auf Rechnung der Nordostbahn würden zu Theil geworden sein.