

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 23 (1875)

**Artikel:** Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1876 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

**Autor:** Peyer, J.F.

**Kapitel:** 1: Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730447>

### **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:** 11.02.2026

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

## Tit.!

Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreißigsten, das Jahr 1875 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

### I. Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

Anschließend an die vorjährige Aufzählung der Bundesgesetze und Verordnungen, welche von den Bundesbehörden in Eisenbahnsachen erlassen worden sind, haben wir in unserer diesjährigen Berichterstattung einzig das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen, als neu hinzugekommen zu erwähnen.

Die Fortführung der Bauten hat auch im Berichtsjahre zu vielfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden Veranlassung gegeben, von denen wir, wie im Vorjahre, nachfolgend die wichtigeren hervorheben.

Auf der Linie Winterthur-Koblentz erwies sich in Folge ungünstiger Terrainverhältnisse eine etwelche Verlegung des Traces bei Rietheim als angezeigt. Die bundesrätliche Genehmigung der abgeänderten Zugrichtung erfolgte den 16. März 1876.

In Bezug auf die Bözbergbahn verweisen wir auch dieses Jahr auf den von uns in gewohnter Weise erstatteten Spezialbericht; betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn, sowie betreffend die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an das Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen gerichtet worden ist. Diese Berichte finden sich dem vorliegenden Bericht beigelegt.

Wie Sie unserm vorjährigen Bericht entnehmen konnten, hatten wir für die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise betreffend die Eisenbahn Koblenz-Stein von der schweizerischen Bundesbehörde eine Fristerstreckung bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdbarbeiten eine solche bis zum 31. März 1876 erwirkt. — Trotz

der Verzögerung, welche die Betriebseröffnung der Rösbergbahn, an welche sich die Arbeiten für Koblenz-Stein anschließen sollten, erlitten hat und der daraus resultirenden Unmöglichkeit, das technische Personal der erstern zu den Vorarbeiten der letztern heranzuziehen, waren wir für möglichste Förderung dieser Arbeiten durch Verwendung eines Theils des technischen Personals der Linie Winterthur-Koblenz bemüht. Die Vorarbeiten waren dann auch gegen Ende des Berichtsjahres ziemlich vorgerückt; immerhin konnten sie aber nicht zu derjenigen Vollendung gebracht werden, um bis 31. Dezember 1875 dem Bundesrath die technischen und finanziellen Vorlagen im Sinne seiner Verordnung vom 1. Februar 1875 machen zu können. In Folge hievon richteten wir am 31. Dezember 1875 ein erneuertes Fristverlängerungsgeſuch an den Bundesrath, welches unter dem 21. März 1876 in dem Sinne erledigt wurde, daß dem Bundesrath die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 30. Juni 1876 einzureichen sind, und daß bis zum 30. September 1876 der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen ist.

Die linksufrige Zürichseebahn hat zu Verhandlungen mit den Staatsbehörden wesentlich nur insoweit Veranlassung gegeben, als dabei die durch die Rutschungen und Versenkungen in Horgen herbeigeführten Verhältnisse in Frage kamen, welche in einem andern Abschnitt unseres Berichtes ihre einläßliche Besprechung finden. Hievon abgesehen hatten wir dem Bundesrath eine Vorlage betreffend die Zufahrtsstraße zur Station Enge zu machen, und ferner fanden Verhandlungen unter Mitwirkung des schweizerischen Eisenbahndepartements betreffend die Erweiterung und theilweise Umgestaltung der gemeinschaftlichen Station Näfels einerseits mit der Standeskommission von Glarus und anderseits mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen statt, bei welchen wir bestrebt waren, die uns durch den mit dem Kanton Glarus abgeschlossenen Vertrag vom 29./30. August 1873 angewiesene Stellung in entgegenkommender Weise einzunehmen. Diese Angelegenheit hat nach Ablauf des Betriebsjahres ihren Abschluß gefunden, während die Frage der Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Retzball und des Bahnhofes Glarus schon mittels Vertrag vom 1. Juli 1875 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu den in solchen Fällen in der Regel üblichen Bedingungen geordnet worden ist, welcher Vertrag auch die Genehmigung des diesseitigen Verwaltungsrathes erhalten hat.

Hinsichtlich der Linie Thalweil-Zug haben wir auch im Berichtsjahre ein weiteres Vorgehen noch unterlassen. Nicht ohne wesentlichen Einfluß in dieser Beziehung wird es sein, ob und wann die einen Bestandtheil der Gotthard-Unternehmung bildende Strecke Goldau-Zug zur Ausführung gelangen wird.

Die technischen Vorarbeiten für die Eisenbahn Glarus-Untertal wurden im Laufe des Berichtsjahres an die Hand genommen. Ein Fristverlängerungsgeſuch, das sich auch hier als unumgänglich herausstellte, wurde im Laufe des Jahres 1876 an den Bundesrath gerichtet und fällt daher der künftigen Berichterstattung zu.

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden betreffend die Verbindung der beidseitigen Bahnen bei Schaffhausen und Stühlingen vom 21. Mai 1875, dessen wir in unserem letzten Berichte erwähnt haben und durch welchen in der That die bezüglichlichen Verhältnisse ganz in einer unsern dort entwickelten Standpunkt entsprechenden Weise geordnet worden sind, ist am 5. Juli Seitens der Schweiz und am 9. Dezember gl. J. Seitens des Großherzogthums Baden ratifizirt worden. Zu diesbezüglichen offiziellen Mittheilungen uns gegenüber haben sich im Laufe des Berichtsjahres weder die schweizerischen noch die badischen Behörden veranlaßt gefunden, so daß wir während dieser ganzen Zeit namentlich auch darüber, ob und wie das groß. badische Ministerium geneigt sei, mit uns über die Konzessionsertheilung für die auf badischem Gebiet gelegene Bahnstrecke der Linie Bülach-Schaffhausen in Unterhandlung zu treten, vollständig im

Ungewissen geblieben sind. Erst gegen Ende Mai 1876 ist von Seite des badischen Handelsministeriums die Eröffnung an uns gelangt, es sei nunmehr geneigt, auf Grund des oben erwähnten Vertrages vom 21. Mai mit uns in Unterhandlung zu treten. Wir hoffen demnach, Ihnen in unserem nächsten Berichte die endliche abschließliche Beordnung dieser Angelegenheit zur Kenntniß bringen zu können. Inzwischen haben wir nicht ermangelt, bei der schweizerischen Bundesbehörde um die nöthige Fristverlängerung für die schweizerische Konzession einzukommen, und zwar lediglich unter Verweisung darauf, daß wir uns noch immer nicht im Besitze der badischen Konzession befinden.

Durch den von uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes angebahnten Rückkauf der Eisenbahnunternehmung Büla-Ch-Regenberg, über welchen an anderer Stelle des Nähern berichtet wird, sind die Unterhandlungen mit dem Komite dieser Unternehmung über die künftige gegenseitige Stellung gegenstandslos geworden.

Betreffend die Eisenbahn Baden-Delfingen-Niederglatt waren wir im Falle, in unserm vorjährigen Berichte die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise zu konstatiren. Die bundesrätliche Genehmigung der Pläne erfolgte für die Bahnstrecke Baden bis zur aargauisch-zürcherischen Kantonsgränze am 9. Juli, für diejenige bis Delfingen am 3. August und für den Rest der Bahn von Delfingen bis Niederglatt am 22. September 1875. Der Finanzausweis für die ganze Bahn wurde vom Bundesrath mittels Schlußnahme vom 23. Juli 1875 gutgeheißen.

Der in unserm vorjährigen Berichte skizzirte, mit der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag hat mit dem Beginne der Bauarbeiten auf der Strecke Baden-Delfingen den Anfang seiner Vollziehung erhalten.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte die Gründe angeführt, durch welche wir uns veranlaßt finden mußten, die auf der rechtsufrigen Zürichseebahn begonnenen Arbeiten einzustellen. Nach dem Wegfall dieser Gründe wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, jedoch bis jetzt nur auf der Strecke Rämistrasse-Tiefenbrunnen, da für den Bauplan der Bahnstrecke Rämistrasse-Bahnhof Zürich auch jetzt noch die hoheitliche Genehmigung aussteht.

Die technischen Vorarbeiten für die Bahn von Tiefenbrunnen bis Rapperswil haben auch heute noch ihren Abschluß nicht gefunden. Die Terrainverhältnisse bieten auf dieser Linie nicht unerhebliche Schwierigkeiten dar, und die bei der linksufrigen Zürichseebahn bei Anlaß der Grunderwerbung gemachten Erfahrungen sowie die dort zu Tage getretenen technischen Erscheinungen und Vorkommnisse lassen die sorgfältigsten Vorarbeiten und Studien als dringend geboten erscheinen. Inmerhin sind diese nunmehr soweit vorgerückt, daß die Vorlage der Pläne in Bälde wird erfolgen können.

Über die Eisenbahnunternehmungen Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Sulgen-Gößau und Wohlen-Bremgarten, welche bekanntlich als selbständige Unternehmungen zum Bau gelangen, haben wir an diesem Ort einer weitern Berichterstattung nicht stattzugeben und in Betreff der Wynenthalbahn nur beizufügen, daß der mit dem betreffenden Komite unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossene Vertrag dadurch von vornherein hinfällig geworden ist, daß die theilhabende Landesgegend dessen Annahme innert der hiefür gestellten, beziehungsweise verlängerten Frist nicht erklärt hat.

Die Eisenbahnunternehmung Ekweilen-Schaffhausen hat sich im Laufe des Berichtsjahres ebenfalls als selbständige Unternehmung konstituiert, und es haben auf Grund Ihrer Schlußnahme vom 28. Juni 1873 betreffend unsere Mitwirkung Verhandlungen stattgefunden. In neuester Zeit sind mit Bezug auf den Zeitpunkt der Ausführung dieser Unternehmung einige Schwierigkeiten erwachsen, zu deren Beseitigung indessen bereits Besprechungen eingeleitet sind, von denen wir ein befriedigendes Resultat in Aussicht nehmen zu dürfen glauben.

Der Vertrag mit der Eisenbahnunternehmung *Bärensweil-Einsiedeln*, dessen wesentliche Bestimmungen wir Ihnen voriges Jahr vorzuführen die Ehre hatten, hat am 17. September 1875 die Genehmigung des Bundes erhalten. In Vollziehung desselben waren wir unsererseits im Falle, der Bundesbehörde die Normalien für die Lokomotiven und das Oberbau-system, beides nach System *Wetli*, zur Gutheißung vorzulegen. Für erstere erfolgte sie unter dem 4. Januar 1876, für letzteres am 16. März 1876.

Auch in diesem Berichtsjahre sind wir im Falle gewesen, in Festhaltung der diesfalls in unserm letztjährigen Berichte entwickelten Auffassung verschiedene Anregungen abzulehnen, welche an uns gelangt sind, um die Mitwirkung und Betheiligung der Nordostbahnunternehmung bei neuen Eisenbahnprojekten zu veranlassen.

Haben sich, wie die vorstehende Darlegung ergibt, die Verhandlungen, welche mit den Bundesbehörden für Beordnung von Eisenbahnkonzessionen und damit zusammenhängender Fragen zu pflegen waren, gegenüber den letztverflossenen Jahren bedeutend reduziert, so hat dagegen die Zahl der Geschäfte, welche mit denselben über den Bau und den Betrieb unserer Linien geordnet werden mußten, sehr zugenommen. Die meisten dieser Geschäfte haben jedoch keine ausreichende Bedeutung, um im Geschäftsberichte erwähnt zu werden, oder finden besser in folgenden Abschnitten ihre Besprechung. Hier berühren wir nur zwei Fragen, denen eine gewisse prinzipielle Bedeutung inne wohnt. — In den unter der Herrschaft des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juni 1852 erteilten Nordostbahnkonzessionen ist in Erledigung einer Bestimmung des genannten Gesetzes dem Bunde das Recht vorbehalten, im Falle der Erzielung einer Bahrendite von mehr als 4 Prozent eine Konzessionsgebühr zu Gunsten der Postkasse zu erheben, die aber für jede im Betrieb befindliche Bahnstunde 500 Fr. nicht übersteigen soll. Durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist seither dem Bundesrathe vorbehalten worden, mit der Gebühr für Bahnen, welche 6 Prozent und mehr abwerfen, bis auf 200 Fr. per Kilometer zu gehen. Der Bundesrath brachte nun diese erhöhten Gebühren sowohl im Vorjahre als im Berichtsjahre auch gegenüber den Linien unsers Stammnetzes zur Anwendung und war demzufolge von uns die Frage zu beantworten, ob wir der dahergigen Zahlungsaufforderung Folge geben oder, nachdem vorherige Schritte beim Postdepartemente zur Herbeiführung eines andern Ergebnisses erfolglos geblieben waren, anderweitige Maßnahmen dagegen ergreifen sollten. Die Frage wurde von uns beide Mal im ersteren Sinn erledigt, obwohl wir es rechtlich kaum für zulässig erachten konnten, der neuen Gesetzesbestimmung in solcher Weise eine rückwirkende Kraft zu verleihen. Nach dem früheren Gesetze war dieses Verhältniß jeweilen im einzelnen Falle bei Genehmigung der Konzessionen zu ordnen, und es bildet sonach die in den betreffenden Bundesgenehmigungsbeschlüssen bestimmte Konzessionsgebühr einen Bestandtheil der Konzession von privatrechtlichem Charakter für die Dauer ihrer Gültigkeit. Allein wir wagten kaum zu hoffen, daß wir diese Ansicht mit Aussicht auf Erfolg der Bundesversammlung oder dem Bundesgericht zum Entscheide unterbreiten würden, der ersteren nicht im Hinblick auf die abweichenden Anschauungen, welche wiederholt in den eidgenössischen Räthen zum Ausdruck gelangt sind, dem letzteren nicht, weil höchst wahrscheinlich von vornherein dessen Kompetenz zu einer Entscheidung hierüber bestritten worden wäre.

Nachdem gemäß Art. 32 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 das Genehmigungsrecht für die von den Eisenbahngesellschaften aufzustellenden Reglemente betreffend die Bahnpolizei auf den Bundesrath übergegangen ist, fanden wir anläßlich der Betriebseröffnung der neuen Linien die Aufstellung einheitlicher Bahnpolizeivorschriften für das gesammte Netz der Schweizerischen Nordostbahn angezeigt, welche nach vielfachen Verhandlungen und Korrespondenzen sowohl mit dem Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement, als mit einer Anzahl von Kantonsregierungen schließlich in der unterm 8. Dezember 1875 erlassenen Fassung in Vollzug gesetzt wurden.