

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 23

Artikel: Die Krisis der Nordostbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5774>

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: 23.02.2026

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

Grosses Vestibule 5,1 m^2 (17') auf 25,8 m^2 (86'), Nordseite.
 1 Wartzimmer, südlich.
 1 Verwalterzimmer, südlich.
 2 Zimmer für Assistenzärzte, südlich.
 1 Directorialzimmer, südlich.
 1 Hörsaal 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26') für 60 Sitzplätze, südlich.
 3 Schlafäle 7,2 m^2 (24') auf 6,3 m^2 (21'), für Schwangere, mit je 6 Betten, südlich.
 1 Arbeitssaal 7,2 m^2 (24') auf 7,2 m^2 (24'), westlich.
 1 Aufseherinzimmer, westlich.
 2 Praktikantenzimmer, östlich.
 1 Zimmer des Abwärts, östlich.
 2 Treppen (freitragend).
 2 Abtritträume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets, 1 Vidoir und Wäscheschacht.

I. Etage. Lichte Höhe 3,9 m^2 (13').
 Grosses Vestibule für Reconvalentesen, 25,8 m^2 (86') auf 5,1 m^2 (17'), nördlich.
 4 Seiten-Corridors, 2 kleine Theeküchen (westlich und östlich) mit Gasherden. Diese kleinen Theeküchen an den äussersten westlichen und östlichen Flügelenden, durch helle Glaswände (mit Mattglas) von den Corridors abgeschieden, sind eine wahre Zierde der Anstalt und bilden einen hübschen Abschluss des sonst langweilig wirkenden Corridors. Sie genügen in jeder Hinsicht den an sie gestellten Anforderungen und kommt hier im vorliegenden Falle die Anwendung des Gases als Brennmaterial nicht theurer zu stehen, als eine Kochherdeinrichtung mit Holzfeuerung.
 3 Wochenzimmer für academische Wöchnerinnen, 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23') zu 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).
 Saal für geburtshilfliche Klinik, 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26'), südlich.
 Zimmer der Oberhebamme.
 2 Treppen (freitragend) 1,83 m^2 (6' 1") breit.
 2 Abtritträume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.

II. Etage. Lichte Höhe 3,9 m^2 (13').
 Grosses Vestibule für Reconvalentesen, 25,8 m^2 (86') auf 5,1 m^2 (17'), nördlich.
 4 Seiten-Corridors mit zwei Theeküchen (westlich und nördlich).
 3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 2 Betten 7,2 m^2 (24') auf 3,6 m^2 (12'), östlich.
 3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 4 Betten, 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23'), südlich.
 3 Wochenzimmer (Frauenabteilung), 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23') mit je 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).
 Entbindungssaal (südwestlich), 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23').
 Zimmer der II. Hebamme.
 2 Treppen.
 2 Abtritträume, enthaltend 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.
 Saal für gynäkologische Klinik. 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26').
 Höhe 4,95 m^2 (16' 5").

III. Dachraum.
 4 Zimmer für Hebammenschülerinnen zu je 6 Betten, 7,2 m^2 (24') auf 6,6 m^2 (22'), links und rechts an den überhöhten Mittelbau sich anschliessend, in schönster südlicher Lage.
 2 Reservezimmer für Puerperalfieberkranke, als Provisorium bis zum definitiven Bau eines bereits projectirten Isolirgebäudes.
 2 Abtritträume, enthaltend je ein Closet und Wäscheschacht.
 2 Schwarzzeugkammern.

Freier Dachraum, zur Unterbringung der Vorfenster, Requisiten etc.
 Dieser Dachraum wird eventuell später vollständig eingeschalt, zur bessern Abhaltung der Kälte; desgleichen ist ein Abschluss der beiden Treppenhäuser nach dem Dachraum zu vorgesehen.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

Durch den theilweisen Abschluss der Unterhandlungen über die Verschiebung des Baues der neuen Linien ist die Krisis der N. O. B. zwar nicht gehoben, aber immerhin hat sie ihren acuten Character verloren, so dass die unbefangene Würdigung der Situation auch auf einen unbefangenen Leserkreis hoffen darf. Indem

ich unter Voraussetzung dieses günstigen Zeitmomentes die (neben der Reconstruction des Gotthard) wichtigste eisenbahnpolitische Tagesfrage einer eingehenderen Besprechung unterwerfe, darf ich allerdings in keiner Weise den Anspruch erheben, als Fachmann die Mittel zur Rettung aus allen Nöthen angeben zu können, aber ich halte es gegenüber der Leichtigkeit, mit der jetzt Radicalen für den Patienten proponirt und vom Publikum acceptirt werden, bereits für ein Verdienst, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, die einer ausreichenden Lösung aller schwelbenden Verwicklungen entgegenstehen.

Ein historischer Rückblick ist am geeignetsten, eine vorurtheilslose Betrachtung einzuleiten; wenn derselbe auf manche Dinge scharfe Lichter wirft, so mag der Leser dieselben mit dem Gedanken mildern, dass der Verfasser eben nach Ablauf der Ereignisse urtheilt und vielleicht je in dem Momenten, wo es zu handeln galt, ohne alle Folgen voraussehen zu können, auch nicht klüger, vielleicht sogar noch ungeschickter vorgegangen wäre. Nachdem dieses Zugeständniß bereitwillig vorgestellt ist, darf ich mich unmittelbar zur Begründung des Hauptsatzes wenden:

Nicht den so vielfach als ungeschickt bezeichneten Finanzoperationen und nicht dem angeblich luxuriösen Betrieb ist die Haupschulden an der Calamität der Nordostbahn zuschreiben, sondern in erster Linie ihrer Politik.

Daraus folgt zunächst, dass die Ursachen der Krisis viel weiter zurückliegen: der Beschluss der Generalversammlung vom 29. April 1871, den Bau der Linie Winterthur-Coblenz zu übernehmen, darf als der entscheidende Schritt dieser Politik angesehen werden, von dem alle andern als Consequenzen anzusehen sind, wenn auch über die mehr oder weniger dringende Nothwendigkeit der einen oder der andern später eingegangenen Bauverpflichtung selbst bei denjenigen Meinungsverschiedenheit obwalten mochte, welche diese Politik in Scene gesetzt hatten. Durch ihren endlichen Misserfolg ist natürlich in keiner Weise über die Berechtigung des eingeschlagenen Weges abgesprochen, denn der Instinct der Selbsterhaltung zwingt oftmals, um noch grössere in Aussicht stehende Schädigungen abzuwehren, zu sehr schmerzhaften Operationen. Aber das ist klar, wer damals die Blüthen als Meisterstücke diplomatischer Kunst bewundert hatte, darf sich nun über die Früchte nicht beklagen.

Und worin bestand diese Politik der Nordostbahn? Zuerst darin, dem Actienkapital eine möglichst hohe Dividende zu gewähren. Aber die hervorragende Intelligenz der Männer, die zum Theil von Anfang an die Spitze der Unternehmung bildeten, zum Theil jetzt noch die Leitung in der Hand halten, steckte sich zugleich ein höheres Ziel. Die Eisenbahnen sollten nicht nur den vorhandenen Verkehr erleichtern, sondern zugleich den durch sie bedienten Landesgegenden neue Erwerbsquellen eröffnen, alte in ausserordentlichem Maasse erweitern, mit einem Worte: der Landwirtschaft, der Industrie, dem Handel mit mächtiger Kraft an die Hand gehen. Zum Theil in directem Anschluss an die Bahnen, immer aber wenigstens durch dieselben indirect gefördert, nahmen die Bank- und Creditinstitute einen ungeahnten Aufschwung und bildeten wesentliche Unterstützungsmittel und ausgleichende Reservoirs für den aufblühenden Nationalwohlstand, welchem zudem noch eine Reihe von günstigen Zeitconjecturen zu Nutzen kam. Die Träger dieses grossen Netzes miteinander verknüpfter Interessen waren weitsichtig genug, auch solche Bestrebungen zu unterstützen, die einen directen Nutzen nicht versprachen; dafür war die Beteiligung der Nordostbahn an den Linien von Zürich nach Zug-Luzern (freilich wohl auch zum Theil gegen das Stämpfli'sche Zwei-liniensystem gerichtet) und nach Bülach-Dielsdorf ein sprechender Beweis. Auch die Förderung geistiger Interessen wurde nicht vernachlässigt; die Eisenbahnbarone sind jederzeit bereit gewesen, mit Einsicht und Thatkraft mitzuhelfen, wenn der Bund ein grosses nationales Werk zu fördern oder zu schaffen unternahm.

Aber freilich, in dem Fundamente, auf welches der stolze Bau gestellt war, lag ein Stein, auf dessen richtige Einfügung Alles ankam, von Anfang an unsicher. Die Beziehungen zwischen dem Staate, als Vertreter aller Interessen des Landes, und zwischen den Vertretern einzelner, wenn auch noch so mächtiger und berechtigter Sonderinteressen, lassen sich niemals auf die Dauer fixiren, sondern müssen von Zeit zu Zeit revidirt werden, und dass diess ohne heftige Zusammenstösse nicht abgeht, zeigt die Erfahrung jeden Tages. Zudem kommen gerade beim Eisenbahnbetrieb eine Reihe öffentlicher Interessen ins Spiel, für welche eine strenge Oberaufsicht zu üben der Staat die Pflicht hat, während die dazu nötige

Autorität mit der Autonomie der Gesellschaften kaum verträglich ist.

Es ist also ganz natürlich, dass schon bei Beginn der eidgenössischen Eisenbahnfrage dem Privatbau der Staatsbau gegenübergestellt wurde, und es lohnt sich jetzt noch der Mühe, die Gutachten der beiden sich damals bekämpfenden Parteien an den Nationalrat (Bundesblatt 1852, Bd. 2) nachzulesen. Die Minorität der nationalräthlichen Commission (Berichterstatter Hungerbühler) wurde wesentlich von Alfred Escher, die Majorität (Berichterstatter: Peyer im Hof) von Stämpfli geleitet. Beide Gutachten zeugen von bedeutender Durchdringung des Stoffes, beide machen auch jetzt noch den Eindruck, dass sie durchaus die Resultate innigster Ueberzeugung seien; und auch jetzt noch wäre einem unparteiischen Urtheil schwer, die Waage nach der einen oder andern Seite neigen zu machen. Es wird also keinem vernünftigen Menschen einfallen, darin eine Characterlosigkeit zu erblicken, wenn der Berichterstatter der Majorität zu einer Privatgesellschaft übergegangen ist, oder wenn der Führer der Minorität zu Gunsten des Gotthards einen offenen oder verdeckten Staatsbau befürworten wird. Ich habe auf die damaligen Debatten hauptsächlich deshalb verwiesen, um daran die Bemerkung zu knüpfen, dass trotz der seit 25 Jahren gesammelten Erfahrungen wir in der Prinzipienfrage: ob Staatsbau oder Privatbau, noch keinen Schritt weiter sind, als damals, und ich füge hinzu: Wüssten wir jetzt, was damals besser gewesen, so würde uns das nichts mehr nützen. Bei der jetzigen Sachlage, wo Privatbetrieb und versteckter Staatsbetrieb nebeneinander bestehen, ist die reine Rückkehr zu einem der beiden Systeme für Jahrzehnte ein Ding der Unmöglichkeit.

Aus dem damaligen Kampfe ging der Privatbau als Sieger hervor, und während einer langen Reihe von Jahren stieg der Einfluss der mächtigen Coalition, die unter der arbeitskräftigen und hochbegabten Leitung Alfred Eschers stand, zusehends. Der genialste Gegner, Stämpfli, dessen unglückliche Finanzoperationen und ungenügend vorbereiteten Eisenbahnbestrebungen schwer auf dem Canton Bern lasteten und der auch als Bundesrat nicht immer die richtigen Mittel zur Durchführung seiner grossen nationalen Politik fand, verlor nach seinem Austritt aus der obersten Landesbehörde für längere Zeit seinen hervorragenden Einfluss auf die öffentlichen Angelegenheiten. Mit dem Steigen der Dividende und des Actiencurses der Nordostbahn und der mit ihr verbundenen Institute floss Milch und Honig in Strömen durch das Land, und dass damals der Einfluss der grossen Eisenbahnen auf den Bund unendlich mächtiger war, als derjenige des Bundes auf die Eisenbahnen, konnte auch der Blinde sehen.

Das Jahr 1867 darf als ein erster Wendepunkt von jenen glanzvollen Fragen zu den jetzigen trüben bezeichnet werden; damals begann der Feldzug der demokratischen Partei des Cantons Zürich gegen die liberale und am Ende des Jahres konnte man bereits den Sturz des „Systems“ als wahrscheinlich voraussehen. Damit war entschieden, dass auf ihrem eigentlichen Boden ein heftiger Kampf gegen die Nordostbahn entbrennen werde, und dass über kurz oder lang auch auf eidgenössischem Boden ein entschiedener Vorstoß zu fürchten sei. Noch früher hatten zwei andere Umstände in sicherer Weise eine kommende Änderung der schweizerischen Eisenbahnpolitik angezeigt.

In den unvergesslichen Debatten des Berner Grossen Rethes über die Jurabahnen (29. Januar bis 2. Februar 1867) bewies sich der grosse Grundgedanke Stämpfli's, gereinigt von den trüben Beimischungen früherer Zeiten, als lebenskräftig und zukunftsverheissend. Zwar musste er sich von dem Prinzip des Staatsbaus in seiner reinen Durchführung damals lossagen, aber dafür war ihm die Garantie gegeben, dass zwischen die mächtigen Privatgesellschaften ein Keil getrieben war, der für immer genügte, die Unterwerfung des Landes unter die Interessenherrschaft der Eisenbahnspeculation zu verhindern. Wenn später die Erwerbung der naturgemässen Fortsetzung nach Luzern sich für den Canton Bern als eine opferschwere Notwendigkeit erwies, die den damaligen grossherzigen Beschlüssen einen bitteren Nachgeschmack verliehen hat, so überwog doch der ideale politische Gewinn bei Weitem den materiellen Verlust. Und noch ein anderer glücklicher Stern leuchtete über dem Unternehmen. Bis dahin hatte man geglaubt, dass nur der feinen Spürnase geheimnisvoller Cabinetspolitik die Auffindung administrativer und technischer Capacitäten gelinge, während wir jetzt wissen, dass auch für die unscheinbarere Thätigkeit einer unter staatlichem Einflusse stehenden Eisenbahnbehörde Männer zu gewinnen sind, welche in keiner Weise überschätzt werden, wenn man sie als vollkommen ebenbürtig bezeichnet mit Allem,

was bis jetzt den Stolz der privaten schweizerischen Eisenbahn-Industrie gebildet hat.

Das Hauptmoment aber war, dass seit dem Kriege des Jahres 1866 die Erbauung der Gotthardbahn nur eine Frage der Zeit sein konnte. Ohne staatliche Subventionen schien die Durchführung unmöglich und die beteiligten Staaten durften ihre Mitwirkung nur unter Zusicherung eines Aufsichtsrechtes gewähren, wie es bis dahin noch keine Privatgesellschaft sich hatte gefallen lassen müssen*). Hätten damals die Centralbahn und Nordostbahn sich anerboten, den Bau gegen den in Aussicht gestellten Zuschuss zu übernehmen, so wäre zwar auf der einen Seite diesen vereinigten Bahngesellschaften eine colossale Macht erwachsen, auf der andern Seite hätte sich aber die verschärftes Bundeskontrolle auch auf die bereits bestehenden Linien ausgedehnt. Zudem waren die Berechnungen über Baukosten und Reinertrag doch so problematischer Natur, die Schwierigkeiten der Einigung der schweizerischen Interessen ohnehin schon so vielseitig, dass der Träger des Alpenbahnprojektes eben so patriotisch als klug an Anfang an die Gründung einer eigenen Gesellschaft in's Auge fasste, die demnach auf Grundlage der Staatsverträge vom 15. October 1869 und vom 20. Juni 1870 weiterarbeiten konnte. So war in dem nämlichen Momente, als durch die Consolidirung des Gotthards die schönste Frucht der bisherigen Eisenbahnpolitik zu reifen schien, zugleich der unkontrollirten, ungehemmten Privatindustrie ein principielles Gegengewicht erwachsen.

Die Jahre von 1869—1873 waren die Zeiten, in welchen einerseits die Zukunft der Privatbahnen, vor allem der Nordostbahn, sich immer glänzender zu gestalten schien (man vergleiche z. B. die Botschaft des Bundesrates vom 29. November 1869 über die Feststellung der Anlagekosten der schweizerischen Eisenbahnen, um ein Bild der rosigen Stimmung jener Tage zu bekommen), so dass es ganz natürlich war, wenn dieselben bei den Unterhandlungen über das Eisenbahngesetz im Jahre 1871 ganz auf dem Standpunkt der Gleichheit mit dem Staate zu verkehren suchten, anderseits aber begannen sich die Anfechtungen und Kämpfe zu mehren und an Wichtigkeit zunehmen. Vor allem war die endgültige Redaction des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 ein Zeichen dafür, dass selbst auf dem Terrain der eidgenössischen Politik, das seit dem Verluste der Herrschaft im Canton Zürich sorgfältig bearbeitet wurde, eine starke Gegenströmung vorhanden war.

Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn vereinigten sich im Weitern (Beschluss der Generalversammlung vom 30. April 1870) zur Uebernahme der Bötzbergbahn, die in Verbindung mit dem allerdings erst später (9. April 1872) übernommenen aargauischen Eisenbahnnetz den beiden Gesellschaften den Zugang zum Gotthard faktisch monopolisieren sollte. Zugleich galt es, der Nationalbahn, die von Winterthur aus in diesen Zeiten die Stämpfli'sche Eisenbahnpolitik aufnahm und umgestaltete, die Spitze zu bieten und in dieser Richtung war, wie im Eingang bemerkt, der erste verhängnissvolle Schritt durch die Uebernahme der Linie Winterthur-Coblenz im Jahre 1871 geschehen.

Es fällt schwer, sich in die damalige Situation zurückzusetzen, wir müssen trotzdem den Versuch machen, die Gegensätze, die einander gegenüber standen, zu characterisiren. Auf der einen Seite stützte sich die Nordostbahn auf ihre Zürcher-Concession und bot alle Mittel auf, jede Concurrenz mit ihren Linien unmöglich zu machen; zugleich glaubte sie sicher zu sein, in diesem ersten Anlaufe die Winterthurer Bestrebungen auf's Tödtlichste zu treffen. Auf der andern Seite wurde als Preis des Sieges die Erhebung der Vaterstadt zu einem Verkehrszentrum ersten Ranges, „zur bedeutendsten Stadt des Oberrheins“ in Aussicht gestellt. Damit war zugleich die Absicht verbunden den bestehenden Eisenbahngesellschaften eine vom Bodensee zum Genfersee reichende Concurrenzlinie entgegenzusetzen. (Ob die aufgestellten Rentabilitätsberechnungen jemals ernst gemeint waren, mag dahin gestellt bleiben.) Bei so hohem Einsatz musste das Ringen ein verzweifeltes werden — es hat mit der Kampfunfähigkeit beider Gegner geendet.

Der grosse Fehler der N. O. B war neben der Unterschätzung des Gegners das heute noch von gewisser Seite vertheidigte Prinzip der Anstrengung des Monopols und doch hatte schon Stephenson in seinem Gutachten über die schweiz. Eisenbahnfrage (1850) vor der verderblichen Vermehrung der Linien gewarnt, welche von einem ersten falschen Schritte herrühre, der gewöhnlich bloss zur Befriedigung einiger Particularinteressen oder gewisser Antipathien geschehe; der nämliche Techniker hatte zudem auf

*) Oder wusste man damals schon, dass diese Aufsicht eine illusorische bleiben werde, wie es der Erfolg gezeigt hat?

die Unrichtigkeit der Anschauung hingewiesen, dass der Besitz der kürzesten Linien um jeden Preis erkauf werden müsse¹⁾. Hätte man die Bahn nach Waldshut in den Händen des Feindes belassen, so würde er höchstens noch nach Singen und Constanze, niemals nach der Westschweiz den Weg gefunden haben. Wollte man ihm aber den Weg nach Basel verlegen, so durfte man den Bötzberg nicht unternehmen, der ja der jetzigen Linie Stein-Coblenz-Winterthur Concurrenz macht. Und die Uebernahme des ganzen neuen Netzes im Norden des Cantons Zürich hat die Nordostbahn doch nicht vermeiden können. War übrigens die Nationalbahn so schlecht fundirt, wie man in Zürich zu glauben vorgab, so konnte man ja aus einem allfälligen Concours diese Linie viel billiger an sich ziehen.

Der Hauptschlag gegen die Nationalbahn ist nicht von der Nordost- sondern von der Centralbahn geführt worden. Durch den Vertrag vom 16./18. Februar 1873, ging die Gäubahn in die Hände der Centralbahn über. Alle Anstrengungen die Nationalbahn nach Westen hinzuführen, waren von diesem Augenblieke an für die alten Bahnen ungefährlich und der vom Gäubahncomité an der Berner-Winterthurer Politik begangene Verrath (der vielleicht allerdings im Interesse des Cantons Solothurn lag) war um so empfindlicher, als er auch die Jurabahnen zu schädigen drohte²⁾. Aber auch dieser entschiedene Sieg ist vielleicht über seinen Werth bezahlt worden, er war an die Bedingung geknüpft, dass die Schweizerische Centralbahn die Wasserfallenbahn übernehme, eine Verpflichtung „von der sie nur die Gnade, nicht das Recht“ erlösen kann und die unter Umständen den Ruin der ganzen Unternehmung nach sich ziehen wird.

Für die Freunde einer energischen Aufsicht der Eisenbahnen durch den Staat war der Ausgang nicht zu bedauern, denn alle Anzeichen deuten darauf hin, dass die Protectoren der Nationalbahn (mit Ausnahme Dr. Sulzers, der sich consequent blieb) für ihre Bestrebungen die nämlichen Vortheile suchten, die sie dem Gegner als staatsgefährlich bestritten. Und wenn der ganze Feldzug mit der Hinzufügung einer neuen mächtigen Gesellschaft zu den alten hätte enden sollen, so blieb den Unbeteiligten weder für die eine noch die anderen eine grosse Sympathie übrig.

Nur die Nachwelen, an denen wir jetzt alle leiden, lassen uns erkennen, in welchem Eisenbahntaumel sich in jener Zeit das ganze Land befand, „eine Stunde Eisenbahn ist mehr werth als zehn Verfassungsparagraphen“ hatte damals ein aargauischer Jurist ausgerufen; die Nordostbahn konnte keine Grenzen ihrer Wirksamkeit mehr, Linie um Linie wurde unternommen, das eine mal um eine erträumte Concurrenz zu verhindern, das andere Mal um einen noch directern Weg zum Gotthard zu eröffnen, das dritte Mal um die liberale Partei im Canton Zürich zu kräftigen oder den Freunden in der Stadt einen Gefallen zu erweisen³⁾. Durch die im Zeitraume von drei Jahren übernommenen Bauverpflichtungen ist der Nordostbahn die Beschaffung eines Capitals von 120 Millionen überbunden. Sie steht in Folge dessen in der furchtbarsten Bedrängniss. Aber während die Landsgemeinden der innern Schweiz mit „jubelndem Mehr“ alles verwerfen, was ihnen vorgelegt wird, hatte die Actionärversammlung jede neue Last mit Jubel auf ihre Schultern genommen, daraus folgt: Die Actionärversammlung und nicht blos der Verwaltungsrath oder die Direction ist für das jetzige Unglück verantwortlich.

Aber auch auf weitere Kreise dehnt sich die Schuld aus, kein Kopf blieb kühl genug, als alle Staaten des Continents der Krise entgegengingen, zur rechten Zeit die Nothsigale zu geben. Trage darum auch jeder seinen Anteil an der Verantwortlichkeit. Wahrlich, nicht diejenigen sollen jetzt den Stein auf die Sünderin werfen, die in den vergangenen Jahren und bis zum Hereinbrechen der Catastrophe die verhängnissvolle Politik unterstützten, namentlich wenn ihre persönlichen oder die Interessen ihrer speziellen Landesgegend in Betracht kamen, denn dies würde derjenigen Stufe der Selbsterkenntniß entsprechen, die der Correspondent der „N. Z. Ztg.“ (9. April 1877) einnahm, als

er die Winterthurer Politik und nicht seine eigene oder diejenige seiner Genossen für den Niedergang der einst so blühenden Nordostbahn verantwortlich machen wollte.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Zur Sanirung der Nordostbahn.

Vor acht Tagen wurde in einer freien Versammlung von Mitgliedern des grossen Stadtrathes die schlimme Situation der Nordostbahn und deren Rückwirkung auf die beteiligten Gemeinden besprochen und man einigte sich, in der nächsten Sitzung der Behörde folgende Motion einzubringen:

Der Grosse Stadtrath,

in Erwagung,

1. dass sowohl der Concours der Nordostbahn, als auch der Uebergang des Betriebes derselben in die Hände einer französischen Gesellschaft für die direct und indirect beteiligten Landesgegenden als ein nationales Unglück zu betrachten wäre;
2. dass zur Abwendung dieser der Nordostbahn in naher Zukunft drohenden Gefahren vor Allem angestrebt werden muss:
 - a) die Erzielung eines Moratoriums für alle eingegangenen Bauverpflichtungen,
 - b) die sofortige Beschaffung des zur Lösung der Pariser Schuldverhältnisse und zur Reconsolidation der Finanzlage des Unternehmens nötigen Capitals;

möge beschliessen:

1.

Der Stadtrath Zürich ist eingeladen, an seinem Orte und mit allen Mitteln darauf zu wirken, dass das in Bern vereinbarte Moratorium auch für die rechte Seefoberbahn von den beteiligten Interessenten acceptirt werde.

2.

Der Stadtrath Zürich ist eingeladen, zu prüfen, ob und auf welcher Basis die von der Nordostbahn berührten oder an deren Existenz beteiligten Corporationen, Gesellschaften, Gemeindewesen und Cantone gemeinsam mit der Stadt Zürich die Garantie für ein von der Nordostbahn zu emittirendes Anleihen von höchstens 40 à 50 Millionen aussprechen könnten, — nachdem einerseits die gegenwärtige Finanzlage und die Betriebsverhältnisse der Unternehmung unter Beziehung eines Fachexperten geprüft und anderseits vollkommen sichernde Bedingungen für das diesfällige Uebereinkommen von der Nordostbahn erlangt worden sind.

3.

Es wird dem Stadtrath behufs Ausführung vorstehender Beschlüsse eine Commission von 5 Mitgliedern beigeordnet und sind demselben die nötigen Credite zur Verfügung gestellt.

H. Wild-Wirth. A. Faesy.
H. C. Kerez-Kramer. Joh. Horber.
Conrad Meyer. Joh. Wehrli, Müller.
Dr. J. Ryf. J. C. Meyer.

H. Ulrich-Gysi.

Zur näheren Begründung dieser Motion verweisen wir unsere Leser auf die in heutiger Nummer beginnende Serie von Artikeln, betitelt „die Krisis der Nordostbahn“.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Section Graubünden.

In Chur hat sich unter dem 31. Mai d. J. auf Veranlassung des Herrn Nationalrath S. Bavier eine Section Graubünden des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gebildet, der für einmal aus folgenden Mitgliedern besteht:

Herr Nationalrath S. Bavier in Chur,
" Architect Ludwig sen. "
" Baumeist. Alex. Kuoni "
" Ingenieur G. Gilly "
" " E. Münster "
" Mengold "
" Bezirksingen. Albricci "
" Oberingen. Fr. Salis "

¹⁾ Das Minoritätsgutachten von 1852 hatte es geradezu als unmöglich bezeichnet, dass in der Schweiz je ein Concurrenzkampf entstehen könnte.

²⁾ Wie sehr unsere schweizerische Politik von Eisenbahninteressen bedingt wird, zeigt sich in der Bemerkung, dass durch die Abschliessung jenes Vertrages einem der Contrahenten der Eingang in den Bundesrathssaal verschlossen wurde.

³⁾ Die linksufrige Zürichseebahn mit der Fortsetzung nach Glarus war gewiss berechtigt, doch hätte sie zu einer Zeit ausgeführt werden sollen, da der Gesellschaft die Wahl des Tracé noch frei stand. Die Uebernahme der rechtsufrigen war durchaus ungerechtfertigt.