

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 5

## **Sonstiges**

### **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:** 14.01.2026

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

worden, und glauben wir den Leser diessbezüglich auf sein eigenes Urtheil anweisen zu dürfen, da wir durch die Güte des Verfassers im Stande sein werden eine kleine Skizze in diesem Blatte zu reproduzieren.

(Fortsetzung folgt).

\* \* \*

### Zur Situation der Schweizerischen Nordostbahn.

Als am Schlusse des Jahres 1876 die während einer Reihe von Jahren übliche Dividende der Nordostbahnaetien von 8% auf 3% herabgesetzt werden musste, wurde die schlimme Situation der Unternehmung zu einer allgemein bekannten Thatsache und bildete in Zürich, dem Sitze der Verwaltung, längere Zeit das Tagesgespräch.

Der Verwaltungsrath bestellte alsdann am 12. Januar 1877 zur Untersuchung des Standes der N. O. B. eine Commission aus seiner Mitte, nämlich: Dr. A. Escher, Präsident des Verwaltungsrathes der N. O. B. und der Creditanstalt und Präsident der Direction der Gotthardbahn; G. Stoll, Director der schweizerischen Creditanstalt; C. Jenny, Dr. Stoffel, Cramer-Wyss, Haberstich, Dr. Römer, Rieter, Blank-Arbenz. Es war kein Eisenbahnfachmann dabei. — Diese, die eigentlich von Amtswegen schon früher das Recht und die Pflicht gehabt hätten, sich um die Betriebsverhältnisse der Bahn, deren Verwaltungsräthe sie sind, zu interessiren, mussten nun in eigener Sache eine Untersuchung pflegen. Zum Berichtersteller wurde Herr Director Stoll bezeichnet, von welchem bald Theile seines Berichtes in den Tagesblättern erschienen, worin er unter Anderm sich auch über Mittel zur Vermehrung der Betriebseinnahmen verbreitete. Einige der nebenbei enthaltenen guten Rathschläge hatten wir s. Z. in der „Eisenbahn“<sup>1)</sup> wiedergegeben, die Bemerkungen über den Betrieb selbst aber nicht besprochen.

Unterdessen rafften sich sogar die Actionäre auf, traten zu einer freien Versammlung zusammen und ernannten eine Untersuchungscommission bestehend aus den HH. Dr. J. Ryf, Advocat in Zürich, Präsident; H. Studer, Nationalrath in Bendlikon; Nagel, Ständerath, Bischoffzell; Fisch-Hagenbuch in Brugg; C. Vogler, Reg.-Rath, Frauenfeld; Becker-Hefti in Hätzingen; Moser-Ott, Reg.-Rath, Schaffhausen; Dr. jur. Hrch. Fick, Professor, Zürich; Albert Vögeli, Ingenieur in Riesbach.

Wir constatiren, hier zum ersten Mal den Namen eines Technikers zu finden.

Diese halb offizielle Commission sollte die Lage der Gesellschaft untersuchen und erstattete einen Bericht<sup>2)</sup>, dessen weit-aus grösster Theil technischer Natur ist. Derselbe gehört bis heute nach dem Urtheil Unbetheiligter zu den besten Aeusserungen in dieser Angelegenheit. Einige Mitglieder dieser Commission liessen sich herbei, mit den Spitzen des Verwaltungsrathes zu unterhandeln, und sich über Vorschläge zu einigen, welche den Schluss der Brochure bilden, und die dann auch der Generalversammlung vom 30. Juni als Anträge vorgelegt wurden.

Die Direction veröffentlichte sodann neben dem jährlichen Geschäftsberichte noch eine Schrift: „Bericht der Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die am 30. Juni 1877 stattfindende Generalversammlung der Actionäre über die gegenwärtige Finanzlage der Unternehmung“ zu ihrer Vertheidigung und der Verwaltungsrath eine ebensolche<sup>3)</sup> zu seiner Entschuldigung. Beide erschienen zu kurz vor der Generalversammlung, als dass es möglich gewesen wäre, dieselben noch einlässlich zu studiren. Die Tendenz, die Schuld auf die andere zu schieben, war so sehr vorherrschend in den Kundgebungen dieser beiden Behörden, dass diese Berichte nicht die wünschbare Beruhigung gewährten, während ein ehrliches Eingehen auf die Fehler und Vorschläge für energische Massregeln bei Jedermann Sympathie erweckt hätte! Die Generalversammlung, wählte nun officiell und formell eine neue Commission mit dem Auftrage zur Prüfung:

<sup>1)</sup> Bd. VI, Nr. 10, Seite 79.

<sup>2)</sup> Situation und Reconstruction der Nordostbahn. Bericht der von einer Actionärversammlung gewählten Commission. Mi 8 graphischen Tafeln in Farbendruck. Zürich bei Orell Füssli & Co., 1877. P

<sup>3)</sup> Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahn an die Generalversammlung der Actionäre betreffend die Situation der Nordostbahnunternehmung.

- a) Des Geschäftsberichtes der Direction und der Jahresrechnung für 1876.
- b) Des Berichtes der Direction über die gegenwärtige Finanzlage der Nordostbahn.
- c) Des Berichtes des Verwaltungsrathes, betreffend die Situation der Nordostbahnunternehmung.

Sie besteht aus: Russenberger, Ständerath in Schaffhausen; Vogler, Regierungsrath, Frauenfeld; Pfenniger, Regierungspräsident, Zürich; Studer, Bankpräsident, Bendlikon; Zweifel, Landammann, Glarus; Widmer-Hüni, Nationalrath, Horgen; Landolt, Stadtrath, Zürich; Dr. Stehlin, Ständerath, Basel; Iwan Mirabaud, in Genf.

Unter diesen ist wiederum kein Eisenbahnfachmann zu finden. Sie waren Alle der Generalversammlung von der Nordostbahn-Verwaltung vorgeschlagen und durch gedruckte Listen beliebt worden!

Diese Commission hat bis heute, nach 6 Monaten, noch nichts publicirt!

Man weiss demnach nicht recht, an wie vielen Stellen das Schiff leak ist, es wird aber durch eine zahlreiche Mannschaft immer darauf los gepumpt, die Schäden, mit deren Ausbesserung dem Sinken am einfachsten vorgebogen würde, wurden nicht gesucht! Und obgleich Niemand die Situation der Nordostbahn ganz kennt, hat sich doch seit einem langen Jahre durch alle Poren des übergeworfenen dichten Schleiers viel von dem Geheimniss langsam herausfiltrirt und wird, trotz allem, noch viel herausdunsten, der Geldmarkt, die feinfühlige Börse, Jedermann weiss, dass es nicht gut steht. Die Papiere stehen fast constant gleich tief.

Es ist uns nun in letzten Tagen eine Schrift<sup>1)</sup> von Ingenieur Albert Vögeli zugekommen, welche es versucht, an Hand der Geschäftsberichte einigen Ursachen der heutigen Calamität der Nordostbahn nachzuforschen und die Anschuldigungen, die die bestehende Direction treffen, auf ihr richtiges Mass zu führen. Die Brochure will zeigen, dass nicht etwa seit 1873 allein, sondern seit einer längern Reihe von Jahren, seit 1860, gefehlt wurde.

Wie viel nun der Eisenbahn-Schwindelperiode von 1872/4, wie viel der mit Mangel an Fachkenntniss durchgeführten Administration in frühern Jahren, wie viel der bestehenden Direction und dem Verwaltungsrathe oder speciell den frühern Nordostbahndirectoren, den Spitzen des Letztern, zur Last fällt, mögen die Leser der Brochure selbst entscheiden, auf welche wir in der nächsten Nummer eintreten werden.

<sup>1)</sup> Zur Situation der Nordostbahn. — Denkschrift an die Actionäre dieser Unternehmung.

\* \* \*

## Chronik.

Eidgenossenschaft.

Bunderversammlung vom 4. Februar. Verhandlungsgegenstände technischer Natur:

1. Rapperswyl Dammbaute, Fristverlängerung.
2. Bahnpolizeigesetz.
3. Recurs Zürich betreffend Strassenbahnen.
4. Freisonntage für Eisenbahnangestellte etc. Botschaft und Gesetzentwurf bezweckend Abänderung von Art. 9 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872, betreffend Freisonntage für Eisenbahnangestellte (Postulat vom 22. Juni 1877).
5. Nordostbahn, Fristverlängerung für verschiedene Linien.
6. Bulle-Romont, Betriebsvertrag. Botschaft vom 15. December 1877, betreffend den Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Bulle-Romont mit derjenigen der Suisse Occidentale vom 10. November 1877.
7. Tössthalbahn, Betriebsvertrag. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend den Betriebsvertrag der Tössthalbahn mit der schweizerischen Nationalbahn.
8. Seebach- (Oerlikon-) Zürich, Concessionsübertragung. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Uebertragung und Abänderung für die Eisenbahn Seebach- (Oerlikon-) Zürich.
9. Rorschach-Heiden, Taxerhöhung. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Genehmigung einer Taxerhöhung für die Eisenbahn Rorschach-Heiden.
10. Kummer und Ernst, Petition betreffend Thuner Kasernenbau.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 15,5 m, Airolo 10,5 m, Total 26,0 m, mithin durchschnittlich per Tag 3,7 m.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.