

# Tracéänderung der Nationalbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4745>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Für die Kosten der Capitalbeschaffung hat die internationale Conferenz Nichts, die Bauleiter frs. 2 450 000 angesetzt, welche zum grössten Theile verausgabt sind.

Die Zinsen während des Baues, die natürlich mit vermehrten Baukosten wachsen, belaufen sich auf . . . Fr. 2 872 000  
frühere Annahme . . . „ 1 016 250

Differenz . . . Fr. 1 855 750

Das Betriebsdefizit wird heute angesetzt zu Fr. 9 848 000  
früher . . . „ 3 992 943

Differenz . . . Fr. 5 855 057

c.

Bezüglich den Voranschlag des Gotthardtunnels stellt sich derselbe nach den gemachten Erfahrungen

jetzt auf . . . Fr. 63 373 000  
früher . . . „ 59 600 000

Differenz . . . Fr. 3 773 000

Uebernahmssumme von Favre war rund: Fr. 48 000 000, wobei Ausmauerung auf die Hälfte des Tunnels angenommen ist, während Granittunnel ganz ausgemauert werden müssen, unter welcher Annahme die obige Summe bestimmt wurde.

Alles zusammengefasst zeigt es sich, dass das Gotthardbahnnetz nach den jetzigen Berechnungen auf Fr. 289,4 Millionen nach früheren auf . . . „ 187,0 „ zu stehen kommt,

somit bleibt ein ungedeckter Mehrbetrag von Fr. 102,4 Millionen.

### III.

Der Bericht wirft nun selbst die Frage auf, ob wohl dieser Voranschlag nun endlich richtig und diese Summen genügend sein werden. Ohne uns hierüber ein Urtheil zu erlauben, sind wir sehr geneigt, das vollste Vertrauen zur vorliegenden Voranschlags-summe zu haben. Wir geben uns der Hoffnung hin, dass, wenn sogar noch mehr Unvorhergesehenes hinzutreten sollte, dasselbe dadurch aufgewogen würde, dass sich die im Voranschlag angenommenen Massen und Summen noch etwas modificiren dürften.

Wenn nun während der Dauer der Bauperiode weitere 80 Millionen Subventionen mit ungefähr gleichen Jahresraten einbezahlt werden, so würde damit die Ausführung und Vollendung der Gotthardbahn gesichert sein. Die Direction der Gotthardbahn spricht die Hoffnung aus, dass der Bundesrath das ihm Mögliche zur Erhaltung der jetzigen Gotthardbahngesellschaft und Durchführung der grossartigen Unternehmung thun werde und den Zusammentritt einer neuen internationalen Conferenz der bei dem Baue der Gotthardbahn beteiligten Staaten veranlassen möchte.

Am Schlusse des beantragten Schreibens wird noch der Geldanlage der Gesellschaft in americanischen Papieren Erwähnung gethan, wovon in besonderer Beilage ein genaues Verzeichniss producirt wird, aus welchem hervorgeht, dass die seinerzeit über diese Papiere in der Presse geäusserten Befürchtungen unbegründet seien.

Indem wir diesen kurzen Auszug schliessen, hoffen wir, in einer der nächsten Nummern auf die sehr reichhaltigen und interessanten technischen Berichte eingehen zu können.

\* \* \*

### Tracéänderung der Nationalbahn.

§ Die National-Bahn begehrt von der Bundesversammlung die Erlaubniss, das concessionsgemässe Tracé Winterthur-Kloten-Glattbrugg-Baden abzuändern in Winterthur-Kloten-Oerlikon-Baden.

Diese Tracéänderung involviret eine Parallelbahn mit der Nordostbahn auf der ganzen Strecke Winterthur-Oerlikon und es wird von der National-Bahn beabsichtigt, nach Genehmigung dieser Aenderung von Oerlikon bis Zürich vorzustossen, sei es mit eigenem Tracé oder durch Benützung des bestehenden Nordostbahn-Tracé.

Die Direction der N.O.B. hat nun ihrem Verwaltungsrathe den Antrag gestellt, bei der Bundesversammlung Verwahrung

gegen die Tracéänderung der Nat.-Bahn einzulegen. — Die Motive hiefür sind in einem Bericht des Hrn. Director Hæberlin an die N.O.B.-Direction, begleitet von einem Gutachten des Hrn. Oberingenieur Th. Weiss niedergelegt und resümiren sich kurz dahin:

Der Staat Zürich hat s. Z. in der Concession der N.O.B. den Ausschluss jeder Concurrenzbahn in der Richtung von Zürich über Winterthur nach Guntetsweil (Romanshornlinie) gewährleistet.

Der Bund hat jetzt das Recht der Concessionsertheilung und Abänderung an sich gezogen, ist aber laut Art. 6 des Gesetzes vom 23. Dec. 1872 bez. der von einzelnen Cantonen concessionsweise zugestandenen Ausschluss- und Vorzugsrechte an diejenige Rechtsstellung gebunden, welche er sich s. Z. bei der Genehmigung der cantonalen Concessionen gewahrt hat.

Im Specialfalle behielt der Bund vor: Den Befugnissen, welche dem Bunde gemäss Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juni 1852 zustehen, darf durch die vom Staate Zürich der N.O.B. bewilligten Ausschlussrechte nicht vorgegriffen sein.

Dieser Art. 17 berechtigt den Bund, concessionsgemässe Ausschlussrechte nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse event. aufzuheben, d. h. also eine durch die ursprüngliche Concession ausgeschlossene Linie zu gestatten, „sofern dieselbe im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.“

Die nächste Bundesversammlung wird daher die interessante Frage zu entscheiden haben, ob die Erstellung einer Linie Kloten-Oerlikon-Affoltern im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.

\* \* \*

### Die Verbandtarife mit den ausländischen Bahnen und das neue schweiz. Transportreglement.

Zum Unterschied von den zwischen einzelnen Bahnen oder ganzen Gruppen derselben abgeschlossenen Cartellverträgen, welche in erster Linie gegen die schädigenden Einflüsse der gegenseitigen Concurrenz gerichtet sind und eine gemeinschaftliche Tarifpolitik anstreben, bestehen eine grosse Anzahl von Eisenbahnverbänden, welche nicht durch die Nothwendigkeit sich in Hinsicht auf die beiderseitigen Concurrenzlinien zu verständigen, zusammengetreten sind, sondern lediglich die Absicht hegen, gewisse Verkehrsgebiete dadurch auf ihre Linien zu ziehen, dass Erleichterungen für einen directen Durchgang der Güter auf einer bestimmten Verkehrsrichtung geschaffen werden. Diese Bahnen sind ursprünglich keine Concurrenzbahnen unter sich, wohl aber können sie — jede für sich oder in ihrer Gemeinschaft — einer andern Bahn, oder einem andern Verbands-Gefahr bringen. Ihr Verhältniss ist nicht das des Nebeneinander, sondern des Anschlusses in einer bestimmten Richtung; während sonach jene Cartellverträge keineswegs dem Publikum eine Vergünstigung bringen, vielmehr weit eher eine Erhöhung der Frachtsätze beabsichtigen, sind diese Verbände für den directen Verkehr für das verkehrtreibende Publikum von grösster Wichtigkeit. Sie schaffen eine Erleichterung des directen Verkehrs nicht nur zwischen einzelnen Bahnen, sondern auch hauptsächlich zwischen einzelnen Staaten, ja oft zwischen sehr entlegenen und weit entfernten Verkehrsgebieten.

In jenen Cartellverträgen tritt uns das Streben der Bahnen entgegen, der ihnen so schädlichen gegenseitigen Concurrenzplackerei entgegenzutreten und durch Verständigung über Einführung höherer Tarifsätze ihre Einnahmen zu vermehren, in den Verbänden für den directen Verkehr dagegen suchen die Bahnen diesen letzteren Zweck durch Begünstigungen und Erleichterung des Durchgangsverkehrs zu erreichen. Das erstere gereicht dem Publikum zum Schaden, das letztere Vorgehen dagegen zum Nutzen.

Bei dem gegenwärtigen Zustande der Dinge lässt sich wohl kein anderes Vorgehen von Seite der Bahnen erwarten; die Nothwendigkeit der Verhältnisse zwingt sie zu diesen beiden verträglichen Abmachungen, aber auch liegt in den Verbänden für einen directen Verkehr das einzige Mittel, um einen solchen directen Verkehr überhaupt möglich zu machen.