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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **24 (1876)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tit.!

Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren vierundzwanzigsten, das Jahr 1876 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Sie hält denselben völlig im Rahmen der bisherigen Berichte und unterlässt es, darin die ausserordentlichen Verhältnisse, welche seit Neujahr 1877 für das Unternehmen eingetreten sind, und deren Rückwirkungen auf die verschiedenen Verwaltungszweige zu berühren. Es wird diesfalls auf den besonderen Bericht über die gegenwärtige Finanzlage der Unternehmung verwiesen, welcher zugleich mit dem vorliegenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Aktionäre unterbreitet wird.

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

Im Berichtsjahre sind weder neue Bundesgesetze von der schweizerischen Bundesversammlung, noch — mit Ausnahme des Beschlusses vom 9. Oktober 1876 über die Stellung der Eisenbahnbeamten im Generalstabe — neue Verordnungen vom schweizerischen Bundesrathe erlassen worden, welche das Eisenbahnwesen betreffen. Über die wichtigeren Verhandlungen, welche wir in gegebenen Fällen mit den Bundesbehörden zu pflegen hatten, werden wir nachfolgend je an geeigneter Stelle Bericht erstatten.

Die Linie Winterthur-Koblenz wurde, nachdem am 26. Juli 1876 die hoheitliche Kollaudation stattgefunden hatte, am 1. August dem Betriebe übergeben. Vorgängig sind die Pläne für die Zufahrtsstrassen zu den Stationen dieser Bahn, deren Herstellung durch die Bahnunternehmung zu erfolgen hat, am 26. Juni 1876 vom Bundesrath genehmigt worden.

Über die Bötzbergbahn, die Aargauische Südbahn und die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten findet auch dieses Jahr in bisheriger Weise eine selbständige Berichterstattung Platz, auf welche wir an diesem Orte verweisen.

Für die Eisenbahn Koblenz-Stein wurden dem schweizerischen Bundesrath am 24. Juni 1876 die Katasterpläne vorgelegt, und der Beginn der Erdarbeiten erfolgte vorschriftsgemäss am 25. September 1876. Die begonnenen

Arbeiten wurden aber bald wieder eingestellt, da die Genehmigung der Pläne ausblieb. Die Regierung von Aargau verlangte namentlich für die schwierige Bahnstrecke Koblenz-Leibstadt sehr eingreifende Änderungen, welche wir ablehnen zu sollen geglaubt haben. Am Schlusse des Berichtsjahres war die Planvorlage noch unerledigt.

In Betreff der linksufrigen Zürichseebahn haben wir lediglich zu erwähnen, dass dem schweizerischen Bundesrath am 16. Februar der Plan für die definitive Gestaltung der Station Horgen vorgelegt worden ist. Nachdem aber dieser Plan von Seite der Gemeinde Horgen nachdrücklich beanstandet worden ist, haben wir denselben vorerst wieder zurückgezogen, und da das dortige Provisorium sich für Abwicklung des dermaligen Verkehrs ziemlich ausreichend erweist, hoffen wir, es werde dasselbe ohne erhebliche Inkonvenienzen noch einige Zeit fortbestehen können.

Hinsichtlich der Bahnstrecke Thalweil-Zug erlauben wir uns, auf die Geschäftsberichte der Vorjahre zu verweisen, da die Sachlage unverändert geblieben ist.

In unserem vorjährigen Berichte waren wir im Falle, Ihnen vorläufig mitzutheilen, dass für die Eisenbahn Glarus-Lintthal eine Verlängerung der konzessionsgemässen Fristen sich als nothwendig herausgestellt hatte. Unser diesbezügliches Gesuch wurde am 31. Januar 1876 an den schweizerischen Bundesrath gerichtet und am 30. März 1876 von der schweizerischen Bundesversammlung dahin erledigt, dass als Termin für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen der 31. Juli 1876 angesetzt wurde. Die grössere Hälfte der Katasterpläne wurde unter Einhaltung dieser Frist zur Vorlage gebracht, während der Rest, ungeachtet angestrengter Arbeit des technischen Personals, erst etwas später folgen konnte.

Die Vorlage der Pläne an den Bundesrath, beziehungsweise deren Mittheilung zur Vernehmlassung an die Behörden des Kantons Glarus hatte die Beanstandung des auf die Anlage der Station Schwanden und die damit im Zusammenhange stehende Bahnrichtung bezüglichen Katasterplans zur Folge. Direkte Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Glarus führten zu einer Verständigung, wonach in Abänderung des ursprünglichen Plans die Station Schwanden vom linken auf das rechte Linthufer verlegt wurde, wogegen in Anbetracht der sich hiedurch für die Nordostbahngesellschaft ergebenden Mehrkosten der Kanton Glarus sich zu einer Erhöhung seines Subventionskapitals um den Betrag von Fr. 250,000 zu den Bedingungen des vertraglichen Subventionsdarleihens von Fr. 3,200,000 verpflichtete.

Für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen sind wir auch im Berichtsjahre mit einem weitern Fristverlängerungsgesuch an die Bundesbehörde gelangt, in Folge dessen der Termin für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 1. April 1877, derjenige für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. Juli gl. J. erstreckt wurde, soweit es sich um den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Theil der Linie handelt.

Für die Konzession betreffend den auf dem Gebiete des Grossherzogthums Baden liegenden Theil der Bahn wurden, wie wir schon im vorjährigen Berichte zu bemerken die Ehre hatten, gegen Ende Mai 1876 die bezüglichen Verhandlungen aufgenommen, ohne jedoch noch im Laufe des Berichtsjahres zum Abschluss zu gelangen.

Die Eisenbahn Niederglatt-Baden hat im Berichtsjahre zu keinen Verhandlungen mit den staatlichen Behörden Veranlassung gegeben, welche an diesem Orte zu erwähnen wären. Die Ausführung eines Fussgängersteges an der Eisenbahnbrücke bei Baden bildete den Gegenstand einer Verständigung zwischen den aargauischen Behörden und der Schweizerischen Nationalbahn, von welcher unsere Gesellschaft nur insoweit berührt wurde, als

wir vom technischen Standpunkte aus Fürsorge zu treffen hatten, dass aus der Anlage dieses Steges dem gemeinsamen Bauwerke kein Nachtheil entstehe.

Betreffend die Vollziehung des mit der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft abgeschlossenen und Ihnen in seinen Hauptbestimmungen zur Kenntniss gebrachten Vertrags über die Ausführung der Gemeinschaftsstrecke Otelfingen-Baden haben mit der genannten Gesellschaft im Laufe des Berichtsjahres wiederholte Erörterungen stattgefunden, welche sich theils auf technische Anstände, theils auf die Vertragsbestimmungen über die finanziellen Leistungen jener Gesellschaft bezogen. Die erhobenen Anstände und obwaltenden Differenzen haben im Berichtsjahr ihre Erledigung nicht vollständig gefunden, und im Hinblick auf die noch bevorstehende weitere Behandlung derselben glauben wir an diesem Orte von einer einlässlichen Besprechung Umgang nehmen zu sollen.

Die Katasterpläne für die Strecke Limmat-Rämistrasse der rechtsufrigen Zürichseebahn, deren wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, haben erst am 8. September 1876 die hoheitliche Genehmigung erhalten, nachdem wir im Februar des gleichen Jahres unsere Vernehmlassung über die von der Regierung von Zürich erhobenen Einwendungen an die Bundesbehörde gerichtet hatten.

Die diessfalls eingetretene Verzögerung hatte inzwischen eine Behinderung der Bauunternehmung Cless & Cie. auf der noch nicht genehmigten Strecke in der Inangriffnahme der Arbeiten zur Folge, wesshalb sie sich für berechtigt erachtete, die Arbeiten auf dem von ihr übernommenen Bauloose überhaupt einzustellen. Anfangs November 1876 wurden die eingetretenen Differenzen anf gütlichem Wege beigelegt, ohne dass die Nordostbahn hiebei erhebliche Mehrleistungen zu übernehmen hatte.

Für den Beginn der Erdarbeiten auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen wurde von der Bundesbehörde der 30. September 1877 als letzter Termin angesetzt.

Über eine Beschwerde des Comite's der rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend Verzögerung der Bauausführung haben wir uns am 30. Oktober gegenüber dem schweizerischen Eisenbahndepartement vernehmen lassen.

Die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen, beziehungsweise die Feststellung der näheren Bedingungen, unter denen die Mitwirkung der Nordostbahngesellschaft an dieser Unternehmung zu erfolgen hat, bildete auch im vorliegenden Berichtsjahre den Gegenstand wiederholter Verhandlungen zwischen beidseitigen Abordnungen, welche indessen umsoweniger zum Abschluss gebracht werden konnten, als durch den an anderer Stelle erwähnten, mit einem Verein von Bankinstituten abgeschlossenen Anleihensvertrag vom 12. April 1876 die Ausführung dieser Bahn in eine weiter hinausgeschobene Periode verwiesen worden war. Der genannte Vertrag gelangte nicht zum Vollzug, und an dessen Stelle trat am 1. November 1876 eine neue Vereinbarung, welche die Einbeziehung der Linie Etzweilen-Schaffhausen in die gegenwärtige Bauperiode nicht mehr hinderte; die hierauf von Neuem aufgenommenen Verhandlungen führten indessen im Berichtsjahr nicht mehr zu einem Abschluss.

Im Geschäftsberichte für das Jahr 1874 haben wir Ihnen die Hauptbestimmungen des Vertrags betreffend die Mitwirkung der Nordostbahngesellschaft am Bau und Betrieb der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln zur Kenntniss gebracht.

Die auf Grund dieses Vertrags im Jahr 1875 begonnene Bauausführung wurde im Berichtsjahre fortgesetzt, jedoch erschwert und verzögert durch die ausnahmsweise ungünstige Witterung des Winters 1875/76 und des Sommers 1876, sowie durch die mangelhafte Beschaffenheit von Bauobjekten, welche noch von der früheren General-Bauunternehmung dieser Linie ausgeführt worden waren und in umfänglichem Masse rekonstruirt werden mussten.

Der Oberbau für das Wetli'sche Spezialsystem wurde nach den diesbezüglichen Angaben und Vorschriften des Herrn Ingenieur Wetli konstruirt und ausgeführt. Ebenso wurde es in Betreff der Lokomotiven gehalten, soweit namentlich die mit Berücksichtigung des Spezialsystems daran vorzunehmenden Anordnungen in Frage kamen.

Die Hochbauten wurden in einfachster Weise behandelt; nur die Endstation Einsiedeln musste in Berücksichtigung der Bedeutung dieses Ortes und der Verkehrsverhältnisse etwas grösser gestaltet werden, wobei immerhin möglichste Sparsamkeit beobachtet wurde. Auch die Hochbaupläne erhielten die Genehmigung der Bundesbehörde. — Was die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Bahnhof Wädensweil und die Eigenthumsverhältnisse an demselben anbelangt, so hatten dieselben schon durch Vertrag vom 5. Februar 1874, genehmigt vom Verwaltungsrath der Nordostbahn am 23. Mai 1874, ihre vollständige Beordnung gefunden.

Die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln war gegen Ende Oktober 1876 in ihrer Vollendung soweit vorgeschritten, dass die Probefahrten vorgenommen werden konnten. Es fanden solche am 27. Oktober, 2. und 30. November statt; aber schon die beiden ersten lieferten ein in technischer Beziehung unbefriedigendes Ergebniss, und die Probefahrt vom 30. November nahm einen höchst unglücklichen Verlauf, durch den wir uns nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet erachteten, jede Mitwirkung an weitern Versuchen mit dem in Frage stehenden Spezialsystem abzulehnen und den Vertrag vom 25. Januar 1875, soweit er sich auf den Betrieb auf Grund des Spezialsystems bezieht, als dahingefallen zu erklären, in Anwendung einer diesbezüglichen Bestimmung dieses Vertrages (Art. 15). Ihrerseits entschlossen sich die Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, vorerst von weiteren Versuchen mit dem System Wetli Umgang zu nehmen und so beförderlich als möglich den Betrieb ihrer Bahn unter Anwendung des auf der Ütlibergbahn erprobten Betriebssystems zu eröffnen.

An unserem Orte wurden seither die Vollendungsarbeiten an der Bahn so rasch als möglich betrieben und überhaupt darauf hingewirkt, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1877 unsere Beziehungen zu der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, beziehungsweise zu den für diese uns gegenüber solidarisch haftenden Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln successiv ihre möglichst vollständige Abwicklung finden können. Die nähere Berichterstattung hierüber fällt dem nächstjährigen Geschäftsberichte anheim.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen ordnete mit den Bundesbehörden eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Verwaltungen betreffen. Wir erwähnen davon nur die wichtigsten: 1) Feststellung des neuen, mit 1. Juli 1876 in Kraft getretenen Eisenbahntransportreglements, auf Grund des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875; 2) Umarbeitung der sämmtlichen gemeinsamen schweizerischen Tarife auf metrisches Mass; 3) Aufstellung eines Regulatives über das Verfahren gegenüber Reisenden, welche ohne oder nur mit ungültigen Billeten in den Bahnzügen getroffen werden. Eine Mehrzahl anderer Fragen blieb am Schlusse des Berichtsjahres noch anhängig, u. A.: 1) die Frage, ob die Verpflichtung zur Errichtung direkter Verkehre auch gegenüber solchen Bahnverwaltungen bestehe, deren finanzielle Verhältnisse zu begründetem Zweifel an der regelmässigen Erstattung der von ihnen für die rückliegenden Bahnen erhobenen Frachtantheile, Zölle und Nachnahmen Anlass geben, und die auch nicht Willens oder nicht in der Lage sind, mittels Kautionsbestellung die rückliegenden Bahnen vor der Gefahr daheriger Verluste sicher zu stellen; 2) die Beseitigung der Schwierigkeiten, welche der Einrichtung direkter Güterverkehre zwischen den normalspurigen und den schmalspurigen Bahnen aus der verschiedenen Ladfähigkeit der beiderseitigen Güterwagen erwachsen; 3) die Rückwirkung ausnahmsweiser Taxerleichterungen auf Verkehre, bei denen die Gründe der letzteren nicht oder nur