Zur Sanirung der Nordostbahn

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 23

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-5775

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

die Unrichtigkeit der Anschauung hingewiesen, dass der Besitz der kürzesten Linien um jeden Preis erkauft werden müsse [1]). Hätte man die Bahn nach Waldshut in den Händen des Feindes belassen, so würde er höchstens noch nach Singen und Constanz, 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 Concurs 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 Augenblicke 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 drohte [2]). 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 deuteten 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 Unbetheiligten weder für die eine noch die anderen eine grosse Sympathie übrig.

Nur die Nachwehen, 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 kannte 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 erweisen [3]). 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 Krisis entgegengingen, zur rechten Zeit die Nothsignale zu geben. Trage darum auch jeder seinen Antheil 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.)

* * *

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

[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 Bundesrathsaal 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.

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 betheiligten Gemeinden besprochen und man einigte sich, in der nächsten Sitzung der Behörde folgende Motion einzubringen:

Der Grosse Stadtrath,

in Erwägung,

1. dass sowohl der Concurs der Nordostbahn, als auch der Uebergang des Betriebes derselben in die Hände einer französischen Gesellschaft für die direct und indirect betheiligten 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 nöthigen 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 Seeuferbahn von den betheiligten 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 betheiligten 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 Beiziehung 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 nöthigen 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 nähern 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 Architecten-Verein.

Section Graubünden.

In Chur hat sich unterm 31. Mai d. J. auf Veranlassung des Herrn Nationalrath S. Bavier eine Section Graubünden des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-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 „ „