

Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **18 (1870)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

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.

Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren achtzehnten, das Jahr 1870 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) heben wir zunächst hervor, daß der Kanton Thurgau der schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession für diese Bahn schon im Jahre 1869 erteilt und daß dieselbe auch die Genehmigung des Bundes erhalten hat. Diese Konzession stimmt im Wesentlichen mit den übrigen Konzessionen für die Nordostbahn überein und enthält bezüglich der Bauzeit die Bestimmung, daß die konzessirte Bahnlinie von Romanshorn bis zur Station Kreuzlingen auf den 1. Juni 1871 zu vollenden und in Betrieb zu setzen sei.

Der Plan für das Tracé dieser Bahnstrecke und die an derselben anzubringenden Stationen wurde vom Regierungsrathe des Kantons Thurgau unter dem 15. Januar 1870 genehmigt. An diese Genehmigung wurde indessen die Bedingung geknüpft, daß die betheiligten Gemeinden die von ihnen eingegangene Verpflichtung zur Einzahlung eines Beitrages von Fr. 47,500 an die Kosten der Herstellung einer sechsten Station auf den festgesetzten Termin (Richtmeß 1870) erfüllen und der Große Rath des Kantons Thurgau die von der Regierung in Aussicht gestellte Leistung von Fr. 2,500 für denselben Zweck gutheiße. Nachdem diese Bedingungen erfüllt waren, wurde sodann dem Tracé unter dem 25. März die hoheitliche Genehmigung definitiv erteilt.

In der Absicht, Alles zu thun, was in unseren Kräften lag, um den Termin für Ausführung der Bahnlinie einhalten zu können, haben wir schon unter dem 26. Januar, obwohl damals das Tracé noch nicht definitiv genehmigt war, die Pläne über die Straßen- und Wasserübergänge der thurgauischen Regierung zur Prüfung und Gutheißung vorgelegt, und es ist sodann deren Genehmigung in den Monaten März, April und Mai 1870 successive erfolgt.

Da es sowohl in der Absicht der großh. badischen Regierung, als auch in der unsrigen liegt, eine direkte Verbindung der in Ausführung begriffenen Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz herzustellen in der Meinung, daß der einheitliche Betrieb der Eisenbahn von

Romanshorn bis Konstanz durch die Nordostbahngesellschaft besorgt werden solle, so haben Delegirte der beidseitigen Bahnverwaltungen nach wiederholten konferenziellen Verhandlungen unter dem 1. Juli 1870 einen sachbezüglichen Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Nordostbahngesellschaft die Romanshorn-Kreuzlinger-Bahn von der Station Kreuzlingen bis zur Landesgrenze fortzuführen und Baden dieselbe von der Landesgrenze an mit dem Bahnhofe Konstanz, als der gemeinschaftlichen Wechselstation, zu verbinden hat. Gemäß diesem Vertrage hat eine erhebliche, auf schweizerischem Gebiete zu bewerkstelligende Erweiterung des Bahnhofes Konstanz zu erfolgen und sind in dem gesammten Bahnhofe diejenigen Veränderungen und Einrichtungen zu treffen, welche nöthig sind, um das gehörige Ineinandergreifen des Betriebes der beiden beteiligten Bahnen zu sichern und die Verkehrsbeziehungen, in welchen Baden und die Schweiz als Grenznachbarn zu einander stehen, thunlichst zu erleichtern. Zu diesem Ende hin wurde als Beilage zu dem Vertrage ein Plan vereinbart, in welchem die vorzunehmenden Veränderungen und Erweiterungen eingezeichnet sind, und es wurde verabredet, daß dieselben von jeder Verwaltung auf ihrem Gebiete so rechtzeitig ausgeführt werden sollen, daß die Strecke Kreuzlingen-Konstanz wo möglich gleichzeitig mit derjenigen von Romanshorn-Kreuzlingen dem Betriebe übergeben werden könne. — In dem Vertrage mußte selbstverständlich höhere Ratifikation vorbehalten werden. Badischer Seits wurde erklärt, daß dieselbe erst erfolgen könne, nachdem ein sachbezüglicher Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden zur Unterzeichnung gelangt sein werde. So lange dieser Staatsvertrag nicht zum definitiven Abschlusse gediehen ist, entbehrt daher das Uebereinkommen der beiden Bahnverwaltungen des rechtlichen Bestandes und kann folgerichtig der Bau der Verbindungsbahn Kreuzlingen-Konstanz nicht in Angriff genommen werden. Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Baden betreffend die Verbindung unserer thurgauischen Seethalbahn mit der großh. badischen Staatsbahn ist nun zwar, wenn auch erst unter dem 10. Dezember 1870, abgeschlossen worden. Er enthält aber in Artikel 3 die Bestimmung, „daß der Plan über die Anlage des Bahnhofes und der über dessen Benutzung zwischen den beiden Bahnverwaltungen abzuschließende Vertrag den zuständigen Regierungsbehörden zur Genehmigung vorzulegen sei“, und sodann steht die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zwischen den beiden beteiligten Staaten, nach deren Bewerkstelligung der Vertrag erst perfekt wird, noch zu gewärtigen. Bei so bewandten Umständen hielten wir es im Interesse der Ermöglichung einer gleichzeitigen Vollendung des Bahnstückes Kreuzlingen-Konstanz mit der Linie Romanshorn-Kreuzlingen für angezeigt, die zwischen den beiden Bahnverwaltungen gemäß dem Staatsvertrage abzuschließende Uebereinkunft, beziehungsweise den aufzustellenden Bahnhofplan mit thunlichster Beförderung eventuell zu vereinbaren, und wir säumten daher nicht, den großh. badischen Behörden die Modifikationen, beziehungsweise Ergänzungen vorzuschlagen, welche in dem zwischen Delegirten der beiden Bahnverwaltungen unter dem 1. Juli vereinbarten Vertrage vorzunehmen sein dürften, um denselben mit dem mittlerweile abgeschlossenen Staatsvertrage in Einklang zu bringen. Die diesfälligen Verhandlungen sind dem Abschlusse nahe. Im Fernern ersuchten wir, immer in der Absicht, die Bahnstrecke Kreuzlingen-Konstanz, wenn irgend thunlich, wie die Linie Romanshorn-Kreuzlingen, schon auf den 1. Juni 1871 zur Vollendung zu bringen, unsern Verwaltungsrath um die Ermächtigung, den Vertrag mit der badischen Eisenbahnverwaltung über den Anschluß der Nordostbahn an die großh. badische Staatsbahn in Konstanz von uns aus endgültig abzuschließen zu dürfen. Diese Ermächtigung wurde uns von dem Verwaltungsrathe im Hinblick auf den Beschluß der Generalversammlung vom 30. April 1869, durch welchen der Vertrag zwischen dem hohen Stande Thurgau und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) durch die Nordostbahngesellschaft ratifizirt wurde, und in Anwendung von § 32 Ziff. 1 und 2 der Gesellschaftsstatuten bereitwillig erteilt. Wir gingen aber in dem Bestreben, die gleichzeitige Vollendung der ganzen Bahnlinie Romanshorn-Konstanz herbeizuführen, noch einen Schritt weiter, indem wir für den Fall, daß der Vertrag mit der großh. badischen Eisenbahnverwaltung nach der hierseitigen Voraussetzung abgeschlossen und von den beidseitigen Staatsbehörden genehmigt würde, bereits auch die wichtigsten, die Ausführung der Strecke Kreuzlingen-Konstanz und die Erweiterung des Bahnhofes Konstanz beschlagenden Bauverträge abgeschlossen haben. Trotz aller dieser Maßregeln ist die Vollendung der Bahn-

strecke Kreuzlingen-Konstanz schon auf den 1. Juni nächsthin zur Unmöglichkeit geworden. Es hat nämlich die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Staatsvertrage betreffend die Verbindung der Nordostbahn mit der badischen Staatsbahn in Konstanz immer noch nicht stattgefunden. Dieselbe kann erst erfolgen, nachdem der deutsche Bundesrath, dessen Zustimmung zu dem Staatsvertrage wegen Ausdehnung des Zollvereinsgebietes auf den auf Schweizerboden liegenden Theil des Bahnhofes Konstanz erforderlich ist, diese Zustimmung erklärt haben wird, was bis zur Stunde noch nicht geschehen ist. In Folge dieses Verhältnisses kann auch die einschlägige Uebereinkunft zwischen den beidseitigen Eisenbahnverwaltungen nicht endschäftlich abgeschlossen und ebensowenig der Kraft dieser Uebereinkunft zur Ausführung zu bringende Bau der Bahnabtheilung Kreuzlingen-Konstanz und des Bahnhofes Konstanz, soweit er zu vergrößern ist, in Angriff genommen werden.

Was das Bözbergbahnunternehmen betrifft, so glauben wir hier zunächst auf den einläßlichen sachbezüglichen Bericht, den wir Ihnen in Ihrer letzten ordentlichen Versammlung zu erstatten die Ehre hatten, sowie auf den Beschluß verweisen zu sollen, den Sie in Folge dieser Berichterstattung gefaßt und durch welchen Sie uns ermächtigt haben, 1) Namens der Nordostbahngesellschaft und vereint mit der Zentralbahngesellschaft den Bau und Betrieb der Bözbergbahn nach Mitgabe der diesen beiden Gesellschaften von dem hohen Großen Rathe des Kantons Aargau unter dem 10. März 1870 hiefür ertheilten Konzession zu übernehmen, 2) alle Verträge, welche die beiden Gesellschaften der Nordostbahn und der Zentralbahn in Folge der Uebernahme des Baues und Betriebes der Bözbergbahn mit einander abzuschließen haben werden, somit auch Bestimmungen derselben, deren Erledigung in die Kompetenz der Generalversammlung einschlagen sollte, Namens der Nordostbahngesellschaft, immerhin jedoch erst nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes, einzugehen.

Gestützt auf diese Vollmacht haben wir mit dem Direktorium der Zentralbahn unter dem 20. Mai 1870 einen Vertrag abgeschlossen, welcher die Ratifikation der beiden Verwaltungsräthe erhalten hat und folgende Hauptbestimmungen enthält: Die Nordostbahn- und die Zentralbahngesellschaft vereinigen sich zu einer Gesellschaft, welche den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der Bözbergbahn zum Zwecke hat. Beide Gesellschaften bestreiten die Kosten des Baues zu gleichen Theilen und partizipiren ebenfalls hälftig an dem Nettoergebnisse des Bahnbetriebes. Die oberste Leitung des Baues ist einem Komite übertragen, das aus je drei von den betreffenden Verwaltungsräthen zu bezeichnenden Mitgliedern der Direktionen der beiden Gesellschaften gebildet wird. Die Durchführung des Baues besorgt die Direktion der Nordostbahn, welcher auch die Antragstellung an das Komite zur Erledigung der in die Kompetenz des letzteren fallenden Geschäfte obliegt und welche überhaupt die Gesellschaft nach Außen zu vertreten hat. Die Betriebsverwaltung wird das Komite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem besonders hiefür aufzustellenden Organe oder auch einer der beiden theilhaftigen Gesellschaften übertragen. Hinsichtlich des Betriebsdienstes ist indessen jetzt schon grundsätzlich festgesetzt, daß a) die Unterhaltung der Bahn zur einen Hälfte von der einen und zur andern Hälfte von der andern Gesellschaft auf Rechnung der Bözbergbahnunternehmung besorgt und b) der Fahrdienst, unter welchem auch die Stellung des erforderlichen Transportmaterials zu verstehen ist, ebenfalls von den beiden Gesellschaften je zur Hälfte und unter Verrechnung der Leistungen nach Maßgabe eines zu vereinbarenden einheitlichen Tarifes vollzogen werden soll. Die definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bau, den Bahnbetrieb und den Reservefond ist einer besonderen Kommission übertragen, in welche die Verwaltungsräthe der beiden theilhaftigen Gesellschaften je fünf Mitglieder wählen.

Im Uebrigen verweisen wir hinsichtlich der Unternehmung der Bözbergbahn auf den Bericht, den wir über unsere sachbezügliche Thätigkeit dem Komite für diese Bahn erstattet haben und welchen wir als eine Beilage dem gegenwärtigen Geschäftsberichte beifügen.

Da der Kanton Aargau für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frickthal nach Basel, einer solchen von Wilbegg nach Lenzburg und einer in Marau und Brugg von der Nordostbahn abzwei-

genden sogenannten aargauischen Südbahn den Gründungskomite's, welche behufs Anstrebung dieser Bahnlinien gebildet worden waren, Konzessionen erteilte, ohne die Nordostbahngesellschaft über die Geltendmachung des ihr zustehenden Vorzugsrechtes anzufragen oder einen sachbezüglichen Vorbehalt in die betreffenden Konzessionen aufzunehmen, so sahen wir uns genöthigt, gegen dieses Vorgehen, gestützt auf § 4 unserer aargauischen Konzession vom 27. Januar 1853, wonach der Nordostbahngesellschaft für die Ausführung von Zweigbahnen der Vorrang vor anderen Bewerbern einzuräumen ist, bei der Regierung von Aargau Einsprache zu erheben und davon, daß dieses geschehen sei, dem Bundesrathe zu Händen der Bundesversammlung Kenntniß zu geben. Die Regierung von Aargau sprach hierauf die Ansicht aus, daß der § 4 der Konzession vom 27. Januar 1853 auf die neu konzedirten aargauischen Bahnen keine Anwendung finde, weil diese Bahnen nicht als Zweigbahnen, sondern als selbstständige Bahnunternehmungen zu betrachten seien. Wir konnten die Richtigkeit dieser Rechtsanschauung nicht zugeben. Da indessen mittlerweile die Nordostbahngesellschaft und die Zentralbahngesellschaft im Benehmen mit den Konzessionären der Bözbergbahn den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn übernommen hatten und da die Nordostbahngesellschaft ferner hinsichtlich der Konzessionen für die Eisenbahn Wildeggen-Lenzburg und für die aargauische Südbahn von einem ihr zustehenden Vorzugsrechte doch kaum Gebrauch zu machen im Fall gewesen wäre, so schien es uns nicht nöthig, die streitig gewordene Rechtsfrage zu schiedsgerichtlicher Entscheidung bringen zu lassen, und wir beschränkten uns daher darauf, bei der Regierung von Aargau gegen jede der Nordostbahngesellschaft nachtheilige Schlußfolgerung, welche aus dieser Unterlassung hergeleitet werden möchte, Verwahrung einzulegen.

Da die Einrichtung der Station Killwangen den derzeitigen Anforderungen des dortigen Verkehrs nicht mehr entspricht, so beabsichtigten wir, dieselbe in gehöriger Weise auszubauen. Die Regierung von Aargau ist jedoch diesem Vorhaben hindernd in den Weg getreten, indem sie die Ersetzung der Station Killwangen durch zwei Stationen im Auge zu haben scheint, wozu wir uns nicht herbeilassen können, weil wir uns durch wiederholte Prüfung der einschlägigen Verhältnisse überzeugt haben, daß ein Bedürfniß hierzu nicht vorhanden ist. Dabei hat sich die Regierung von Aargau darauf berufen, daß die Station Killwangen eine bloß provisorische Station sei und daß sie deshalb das Recht habe, sich dem Ausbau derselben zu widersetzen. Wir halten indessen dafür, daß eine Station, welche seit nahezu einem Vierteljahrhundert besteht und zu den ältesten Eisenbahnstationen der Schweiz gehört, nicht als eine bloß provisorische betrachtet werden könne, und daß wir daher zum Ausbaue derselben befugt wären. Gleichwohl wollten wir es zur Zeit deshalb nicht zu einem Konflikte mit der Regierung von Aargau kommen lassen und haben uns daher der letzteren gegenüber lediglich darauf beschränkt, die Verantwortlichkeit für die aus dem Fortbestande der unzulänglichen Einrichtung der Station Killwangen dem öffentlichen Verkehre erwachsenden Unbequemlichkeiten und Nachtheile von uns abzulehnen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der hohen Regierung des Kantons Thurgau Steueransprüche gegenüber unserer Dampfschiffahrtsanstalt erhoben. Wir mußten hievon um so mehr überrascht werden, als uns früher niemals eine diesfällige Zumuthung gemacht worden war, obschon der genannten Regierung seit dem Bestande unserer Unternehmung die jährlichen Geschäftsberichte sammt Rechnungen regelmäßig und in offizieller Weise mitgetheilt worden sind. Gegen jene Ansprüche hätte gewiß mit gutem Grunde geltend gemacht werden können, daß nach den bestehenden thatsächlichen Verhältnissen die Dampfschiffahrtsanstalt lediglich als ein integrierender Theil der Bahn selbst anzusehen sei und daß daher die der letzteren durch die Konzession zugesicherte Steuerfreiheit sich auch auf die Dampfschiffahrt zu erstrecken habe. Nichtsdestoweniger wollten wir es um dieser Sache willen nicht zu einem Rechtsstreite mit einem Kantone kommen lassen, zu welchem unsere Unternehmung in so vielfachen Beziehungen steht; vielmehr glaubten wir dem erwähnten Ansinnen in möglichst loyaler Weise entgegenkommen zu sollen. Demgemäß haben wir die Verpflichtung zur Entrichtung

der kantonalen Vermögens- und Erwerbssteuer für den Dampfbootbetrieb pro 1869 anerkannt, uns dabei jedoch gegen eine allfällige Besteuerung für die früheren Jahre verwahrt. Von Seiten der thurgauischen Steuerbehörden ward darauf die Anerkennung unserer Steuerpflicht für das Jahr 1869 mit Befriedigung entgegengenommen; anstatt aber der daran geknüpften Bedingung des Verzichtes auf die Nachbesteuerung für die voran gegangene Periode Rechnung zu tragen, wurde von denselben im Gegentheile gefolgert, die Anerkennung der Steuerpflicht pro 1869 schließe von selbst auch die Anerkennung der Pflichtigkeit für die früheren Jahre in sich, und in Uebereinstimmung hiemit verfügt, daß unsere Verwaltung die Staatssteuer seit dem Bestande der Dampfbootunternehmung zu bezahlen und demgemäß das Steuerbetreffniß für die Periode 1855—1868 noch nachträglich zu entrichten habe. Unsere Bemühungen, von der thurgauischen Regierung die Aufhebung dieser Verfügung, welche sich in unseren Augen als eine krasse Ungerechtigkeit darstellt, zu erwirken, waren erfolglos. Ein anderes Rechtsmittel dagegen stand uns nicht mehr zu Gebote, weshalb uns nichts übrig blieb, als uns derselben zu unterziehen. Unter den Ausgaben des Dampfbootbetriebes findet sich daher der diesfällige Posten pro 1855—1869 mit einem Betrage von Fr. 16,743. 87 verrechnet.

Mit der eidgenössischen Postverwaltung haben wir eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher unserer Unternehmung für die Periode vom 1. Januar 1870 bis 31. Dezember 1872 für die Beförderung der dem Postzwange nicht unterworfenen Fahrpoststücke auf den Routen Romanshorn-Friedrichshafen und Romanshorn-Lindau von Seiten der eidgenössischen Postkasse nach Analogie des diesfalls für den Bahntransport bestehenden Verkommnisses eine jährliche Aversalvergütung geleistet wird.

In Betreff der Gotthardbahn haben wir zu berichten, daß wir im Falle waren, von der uns durch Ihre sachbezügliche Schlußnahme vom 30. April v. J. ertheilten Ermächtigung Gebrauch machend, die in dem Beschlusse der Generalversammlung vom 4. März 1870 betreffend Subventionirung der Gotthardbahn unter lit. a aufgeführte Bedingung mit Rücksicht auf die mittlerweile eingetretene veränderte Sachlage fallen zu lassen, wie dies auch von Seiten der schweizerischen Centralbahn geschehen ist.

Daß bei der Ungunst der Zeitverhältnisse in dem rührigen Vorgehen zum Zwecke der Verwirklichung der Gotthardbahn ein Stillstand hat eintreten müssen, liegt in der Natur der Dinge. Daß aber, sobald der Friede dauernd gesichert und wieder normalere Verhältnisse in Europa eingetreten sein werden, die großartige Unternehmung mit erneuerter Thatkraft gefördert werden wird, ist wohl als unzweifelhaft zu betrachten.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die letztjährigen Kriegereignisse, welche fast aller Orten eine Störung des regelmäßigen Ganges der friedlichen Arbeiten hervorgerufen, hatten auch in die gemeinschaftliche Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen zur Förderung und Ausbildung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen einen Stillstand gebracht. In der That beschränkten sich in der zweiten Jahreshälfte die Verhandlungen der Bahnverwaltungen unter sich, soweit wir dabei theilhaftig waren, beinahe ausschließlich auf die den außerordentlichen Verhältnissen entsprungenen und stets wechselnden Anforderungen des Augenblickes. Die aus diesen Verhandlungen hervorgegangenen Maßnahmen hatten daher auch bloß einen ephemeren Charakter und können deshalb in ihrer großen Mehrzahl hier unerwähnt bleiben. Einzig sei bemerkt, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen unter