

# 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): **19 (1871)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

## **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 beehrt sich anmit, ihren neunzehnten, das Jahr 1871 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahn vorzulegen.

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

Um die Eisenbahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz in direkte Verbindung zu bringen und einen einheitlichen Betrieb der ganzen Strecke Romanshorn-Konstanz zu ermöglichen, waren, wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt haben, Unterhandlungen nothwendig, sowohl mit der großherzoglich badischen Landesregierung als der großherzoglich badischen Staatsbahnverwaltung. Während mit letzterer von uns schon Mitte des Jahres 1870 eine Verständigung erzielt worden war, zogen sich dagegen die Unterhandlungen mit der ersteren, welche Namens der Schweiz vom Bundesrath zu führen waren, bedeutend mehr in die Länge. Erst am 10. Dezember 1870 gelang den beiderseitigen Landesabgeordneten der Abschluß des Vertrages, der nach ertheilte Genehmigung der eidgenössischen Rätthe am 30. gl. Mts. die bundesrätthliche und am 12. April 1871 die großherzoglich badische Genehmigung und damit seine endliche Perfektion erhielt. Durch diesen Staatsvertrag wurde in Uebereinstimmung mit den Absichten der beiderseitigen Bahnverwaltungen der bauliche Anschluß der thurgauischen Seethalbahn an die badische Bahn in Konstanz ermöglicht, in der Art, daß diese den auf badischem und die Nordostbahn den auf schweizerischem Gebiet liegenden Theil des Verbindungsstückes baute, letztere aber den Betrieb desselben vollständig übernahm; der Bahnhof Konstanz wurde als Wechselstation bestimmt, der gemeinschaftlichen Benutzung beider Bahnen übergeben und für seine dem vermehrten Verkehrsbedürfniß entsprechende Erweiterung, mit Inanspruchnahme von Schweizergebiet, das Nöthige vorgesorgt. Sobald damit die Grundlage zu definitivem Abschluß der von uns mit der badischen Staatsbahn zu treffenden Vereinbarung gegeben war, ließen wir uns angelegen sein, dieselbe mit aller Beförderung herbeizuführen, und es gelangte denn auch dieser zweite Vertrag am 24. April 1871 zum Abschluß. Durch denselben wurde namentlich das Gemeinschafts-

verhältniß im Bahnhofe Konstanz in seinen verschiedenen Beziehungen geordnet und über die dort vorzunehmenden Erweiterungsbauten die erforderliche Verständigung der beiderseitigen Bahnverwaltungen erzielt. Am 6. Mai folgte dazu noch eine ergänzende Vereinbarung über die für die Eröffnung des Betriebsdienstes auf der Bahnlinie Romanshorn-Konstanz zu treffenden provisorischen Einrichtungen in Konstanz und einige noch unerledigte bautechnische Fragen, während die beiderseitigen Staatsbehörden ihrerseits in Vollziehung des Staatsvertrages vom 10. Dezember 1870 die Einzelheiten zur Ordnung der Zollverhältnisse in Konstanz durch eine Uebereinkunft vom 28. Juni 1871 feststellten. Trotz der Verzögerung, welche die Ordnung dieser Vertragsverhältnisse für den Bau der Verbindungslinie Kreuzlingen-Konstanz herbeiführte, gelang es, die Eröffnung der ganzen Bahnstrecke Romanshorn-Konstanz, wenn auch nicht (wie wir gehofft hatten), auf den 1. Juni 1871, als konzeptionsgemäßen Vollendungstermin der Bahn Romanshorn-Kreuzlingen, doch auf den 1. Juli eintreten zu lassen. Eine getrennte Eröffnung der letzteren Bahnlinie, ohne gleichzeitige Inbetriebsetzung der Verbindungsstrecke Kreuzlingen-Konstanz, wäre zwar auf den 1. Juni möglich, aber mit so großen Nachtheilen verbunden gewesen, daß wir unter Zustimmung der Regierung von Thurgau davon Umgang nahmen.

Die B ö h s b e r g b a h n betreffend, deren bauliche Inangriffnahme im Laufe des Berichtsjahres erfolgte, verweisen wir auf den am Schlusse beigefügten Bericht, welchen wir an das von der Zentral- und Nordostbahn für diese Bahnbau bestellte gemeinsame Komitee zu erstatten haben.

Am 25. Oktober 1870 erwirkte die Stadtgemeinde Winterthur vom zürcherischen Kantonsrath die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur über Norbas und Glattfelden bis an die zürcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei Weiach, als Theil einer von ihr beabsichtigten Eisenbahnlinie W i n t e r t h u r - W a l d s h u t, und am 22. Dezember 1870 erhielt diese Konzession die Genehmigung des Bundes. Nach Maßgabe von § 3 der am 21. Dezember 1852 erteilten Konzession für die Eisenbahn von Zürich über Winterthur an die Kantonsgrenze bei Gundetschweil besaß die Nordostbahngesellschaft zu den gleichen Bedingungen, welche Winterthur bewilligt worden waren, ein Vorrecht auf die Konzession für die Linie Winterthur-Weiach, das in § 42 derselben ausdrücklich anerkannt war. Der Regierungsrath von Zürich setzte in Folge dessen unserer Direktion eine mit dem 29. April 1871 zu Ende gehende Frist, um eine Erklärung darüber abzugeben, ob sie von jenem Prioritätsrecht Gebrauch zu machen gedenke. Der Entscheid konnte uns nicht leicht fallen, nachdem erst kurz vorher die Erbauung der Böhlsbergbahn von der Zentral- und Nordostbahngesellschaft gemeinsam übernommen und dadurch mit großen Opfern eine sehr namhafte Verbesserung der Verbindung zwischen Basel und der Ostschweiz gesichert worden war; doch entschlossen wir uns, namentlich im Hinblick auf die Wünschbarkeit, von der wichtigen Verkehrsader von Basel nach dem Osten der Schweiz auch den über Winterthur gehenden Zweig unserm Unternehmen ungeschmälert zu erhalten, und auf die Möglichkeit, die Linie Winterthur-Koblentz zu einer sehr wünschbaren Entlastung anderer Strecken des Nordostbahnnetzes zu verwerthen, bei den obern Gesellschaftsbehörden auf Geltendmachung des Prioritätsrechtes anzutragen. Da dieser Antrag seiner Zeit bereits seine einläßliche Begründung auch vor der Generalversammlung gefunden hat, dürfen wir an diesem Ort von einer solchen absehen und uns auf die Erinnerung beschränken, daß wir am 29. April von der Generalversammlung übereinstimmend mit dem ihr hinterbrachten Antrag ermächtigt worden sind, von dem Prioritätsrecht auf die Linie Winterthur-Weiach Gebrauch zu machen und im Einverständniß mit dem Verwaltungsrathe gutfindenden Falls auch die Fortführung dieser Bahn auf aargauischem Gebiet zu übernehmen. Wir ermangelten nicht, dieser Ermächtigung Folge gebend, vor Ablauf der uns gesetzten Frist dem zürcherischen Regierungsrath die Erklärung einzureichen, daß wir das der Nordostbahn zustehende Prioritätsrecht in der

That zur Geltung bringen, und glaubten damit die Angelegenheit bis auf die formelle Uebertragung der zürcherischen und die Erwerbung der aargauischen Konzession erledigt; doch erzeugte sich diese Voraussetzung nicht als richtig. Der Regierungsrath gab nämlich, ehe er die Uebertragung der Konzession vornahm, dem Stadtrathe Winterthur von unserer Erklärung Kenntniß, und diese Behörde, welche mittlerweile auch in den Besitz der aargauischen Konzession für die Linie Weiach-Koblentz, beziehungsweise Waldshut gelangt war, glaubte sich zu der Forderung berechtigt, daß die Uebertragung der zürcherischen Konzession an die Nordostbahngesellschaft an eine Reihe von Bedingungen geknüpft werde, welche ihr zur Sicherstellung der von Winterthur an das Eisenbahnprojekt Winterthur-Waldshut geknüpften Hoffnungen nothwendig schienen. Wir konnten diesen Standpunkt mit dem uns konzessionsgemäß auf die fragliche Linie zugesicherten Prioritätsrechte nicht als vereinbar anerkennen, weil dieses nur die Eingehung der gleichen Konzessionspflichten, welche der erste Konzessionsbewerber übernommen hat, als Bedingung seiner Geltendmachung voraussetzt, nicht aber gestattet, daß ganz neue, von jenem nicht übernommene Verpflichtungen daran geknüpft werden. In diesem Sinne äußerten wir uns bei einer am 24. Mai abgehaltenen, vom Regierungsrath angeordneten Konferenz, jedoch ohne völlig befriedigenden Erfolg, indem die genannte Behörde die Anschauung adoptirte, daß sie die seiner Zeit an Winterthur ertheilte Konzession durch ausdrückliche Stipulirung gewisser, damals „stillschweigend“ verstandener Bedingungen zu ergänzen berechtigt sei. Auch der zürcherische Kantonsrath nahm ungeachtet einer von uns am 26. Juni an denselben gerichteten Rechtsverwahrung durch Beschluß vom 30. Juni 1871 diesen Standpunkt grundsätzlich ein; immerhin wurden von ihm die vom Regierungsrath beantragten Bedingungen in einer Weise abgeändert und präzisirt, daß wir der Hoffnung Raum geben durften, es werde sich ohne wirkliche Heranziehung des für unser Vorzugsrecht in Aussicht genommenen schiedsgerichtlichen Schutzes eine allseits annehmbare Lösung des Konfliktes finden lassen. In der That kam, zwar erst nach längeren Unterhandlungen, unter dem vermittelnden Einfluß des aargauischen Regierungsrathes, welcher als Konzessionsbehörde für die Bahnstrecke Weiach-Koblentz ein maßgebendes Wort namentlich über die von Winterthur besonders betonten Anschlußverhältnisse in Waldshut mitzureden hatte, betreffend den Uebergang sowohl der zürcherischen als der aargauischen Konzession auf die Nordostbahngesellschaft zwischen den beiden Kantonsbehörden, dem Stadtrathe Winterthur und unserer Direktion ein die Sache abschließendes Uebereinkommen zu Stande. In Ausführung desselben stellte der zürcherische Regierungsrath durch Beschluß vom 7. Oktober 1871 den Uebergang der Eisenbahnkonzession Winterthur-Weiach an die Nordostbahngesellschaft fest und bewilligte ihr dabei, die Bahnlinie an Stelle der von Winterthur projektirten direkten Ausmündung nach Waldshut in die bestehende Nordostbahnstation Koblentz ausmünden zu lassen, unter folgenden Bedingungen: „1. Die „Einnündung der von Winterthur kommenden Eisenbahn in die Linie Lurgi-Waldshut hat vor der nördlichen Tunnelmündung bei Koblentz und zwar im Niveau dieser letztern Linie stattzufinden. 2. Die schweizerische Nordostbahn verpflichtet sich, den auf der Linie Winterthur-Waldshut von und nach Waldshut sich bewegenden Personen- und Güterverkehr „in selbstständigen Zügen über die bestehende Nordostbahnstation Koblentz in unmittelbaren Anschluß an die in Waldshut „ankommenden und abgehenden Züge der badischen Staatsbahn zu bringen. 3. Die Transporttaxen für den auf der Linie „Winterthur-Waldshut von und nach Waldshut sich bewegenden Personen- und Güterverkehr sind nach den Distanzen des „vom ursprünglichen Konzessionär tracirten direkt nach Waldshut einmündenden Projektes zu berechnen. Diese Verpflichtung „fällt nach Erstellung einer durchgehenden schweizerischen Rheinlinie dahin für denjenigen Personen- und Güterverkehr, „welcher von der Linie Winterthur-Waldshut her über Waldshut in der Richtung nach Basel und umgekehrt sich bewegt. 4. Die „Nordostbahn verpflichtet sich, den auf der Strecke Station Koblentz bis Bahnhof Waldshut erhobenen Tarzuschlag für den durch „die Linie Winterthur-Waldshut vermittelnden Verkehr fallen zu lassen, falls die betheiligte badische Staatsbahn ihrerseits mit „dem Wegfall dieses Tarzuschlages sich ebenfalls einverstanden erklärt.“ Unter den gleichen Bedingungen hatte der Regierungsrath von Aargau schon durch Beschluß vom 28. und 30. September 1871 die Uebertragung der dortseits an Winterthur ertheilten Konzession auf die Nordostbahngesellschaft genehmigt. Am 11. Dezember 1871 erfolgte schließlich

die Genehmigung beider Konzessionsübertragungen von Seite des Bundesrathes, unter gleichzeitiger Erstreckung der Frist zum Beginn der Erarbeiten für die ganze Linie bis zum 30. Juni 1872.

Im Berichtsjahre tauchten im Kanton Zürich zahlreiche Eisenbahnprojekte auf, die unsere Aufmerksamkeit in verschiedener Weise in Anspruch nahmen. Vorerst hatten wir uns darüber zu beschweren, daß in den dafür vom Kantonsrath erteilten Eisenbahnkonzessionen die der Nordostbahngesellschaft durch frühere Konzessionen zugesicherten Ausschluß- und Vorzugsrechte nur theilweise Beachtung fanden. So wurde z. B. in der Konzession für die Eisenbahn Wehikon-Kemptthal auch die Erstellung einer Parallelbahn neben der Nordostbahn für die Strecke von Kemptthal bis Winterthur gestattet, obwohl in der Konzession für die Linie Zürich-Winterthur der Kanton Zürich für 30 Jahre sich verpflichtet hat, keine zweite Eisenbahn in gleicher Richtung zu bewilligen; in den Konzessionen für die beiden Zürichseebahnen findet sich ferner, entgegen dem durch die Konzession für die Linie Zürich-Dietikon der Nordostbahngesellschaft eingeräumten Rechte, jede dahin einmündende Bahn zu den gleichen Bedingungen wie der ursprüngliche Konzessionsinhaber auszuführen, unserer Gesellschaft, falls sie von diesem Rechte Gebrauch machen wolle, die den Gründungskomite's nicht auferlegte Verpflichtung überbunden, binnen einer vom Regierungsrath anzusetzenden Frist sich darüber auszuweisen, daß die Fortsetzung der Bahnen bis Weesen, beziehungsweise Rapperswil gesichert sei. Unsere Direktion hielt sich durch diese Vorgänge verpflichtet, beim Kantonsrath durch Eingabe vom 27. Juni 1871 die der Nordostbahngesellschaft konzessionsgemäß zugesicherten Ausschluß- und Vorzugsrechte rechtlich zu wahren, nahm dagegen von weiter gehenden Schritten Umgang, da ihr solche ohne Benachtheiligung der Interessen der Gesellschaft unterbleiben zu können schienen. Abgesehen von der Linie Winterthur-Waldshut fanden wir nämlich bei keiner der neu konzessierten zürcherischen Linien die Verhältnisse dazu angethan, bei unserer Generalversammlung die Erbauung auf alleinige Kosten der Nordostbahn zu beantragen, was die Folge der Geltendmachung des Prioritätsrechtes gewesen wäre, und auch der Verwaltungsrath erteilte unsern Anträgen, auf die Geltendmachung des Prioritätsrechtes zu verzichten, jeweilen seine Zustimmung. Dieses Verhalten schließt aber nicht aus, daß die Gesellschaftsbehörden für Ausführung wenigstens einzelner jener Linien der Generalversammlung eine Handreichung zu beantragen gerne geneigt sind, sofern eine solche von den nächstbetheiligten Kreisen gewünscht wird. In dieser Richtung haben im Berichtsjahr vielfache Untersuchungen und Verhandlungen stattgefunden, die aber unerledigt in's laufende Jahr hinübergingen und daher ihre Besprechung besser erst im folgenden Geschäftsbericht finden.

Auch die aargauischen Eisenbahnbestrebungen nahmen im Berichtsjahr unsere Thätigkeit bedeutend in Anspruch und führten am 25. Februar 1872 zu Vereinbarungen, welche wir gemeinsam mit der Zentralbahn theils mit der aargauischen Regierung, theils mit dem Komite der Südbahn abschlossen. Da über diese Verträge der Generalversammlung bereits eine besondere Vorlage gemacht worden und daraufhin deren Genehmigung erfolgt ist, dürfen wir von einer abermaligen Besprechung dieser Angelegenheit im vorliegenden Bericht absehen.

Die Angelegenheit der Gotthardbahn, welche schon so viele Jahre auch unsere Gesellschaft beschäftigt hatte und von ihr in nachhaltiger Weise gefördert worden war, fand endlich im Berichtsjahre ihre Erledigung. Schon im Geschäftsberichte von 1869 glaubten wir, das Zustandekommen des großen Werkes mit Sicherheit in nahe Aussicht stellen zu können, und ohne Zweifel wäre schon damals unsere Erwartung in Erfüllung gegangen, wenn nicht durch den plötzlichen Ausbruch des deutsch-französischen Krieges diesem Unternehmen internationaler Friedenthätigkeit ein unerwartetes Hemmniß entstanden wäre. Raum war jedoch in den ersten Monaten des abgelaufenen Jahres der europäische Friede von Neuem gesichert worden, so

beeilten sich die Männer, welche die Sicherung der Gotthardbahn sich zur Aufgabe gesetzt hatten, noch die letzten Hindernisse zu überwinden, und schon im Spätjahr hatten sie die Genugthuung, das anfänglich nur von Wenigen mit muthigem Vertrauen begrüßte, zweimal von großen Kriegsereignissen unterbrochene, von zahllosen Schwierigkeiten erschwerte und verzögerte Unternehmen auf solidester Grundlage sicher gestellt und unter vertrauensvoller Mitwirkung zweier großer Nachbarstaaten in's Stadium der Ausführung übertreten zu sehen. Am 31. Oktober 1871 fand nämlich in Bern die allseitige Auswechslung der Ratifikationen zu dem internationalen Gotthardvertrage statt, nachdem die Schweiz schon am 27. Juli 1870, Italien am 22. Oktober 1871 und das deutsche Reich am 28. gleichen Monats ihre Zustimmung zu demselben erteilt hatten. Am 1. November folgte die Feststellung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft durch die Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn, am 3. November erteilte ihnen der schweizerische Bundesrath seine Genehmigung, noch im Laufe des gleichen Monats nahmen die verschiedenen zur ersten Bestellung des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn bezeichneten Vereinigungen ihre Wahlen in denselben vor. Im Beginne des Dezember endlich fand die Konstituierung dieses Verwaltungsrathes statt, der seinerseits sofort die Direktion der Gotthardbahn bestellte und an deren Spitze Herrn Dr. Alfred Escher, den bisherigen Präsidenten unserer Gesellschaft, berief. An anderer Stelle des vorliegenden Berichtes erwähnen wir der gleichzeitigen Gefühle des Bedauerns und der Freude, welche diese dem Mitbegründer und langjährigen Leiter des Unternehmens der Schweizerischen Nordostbahn zu Theil gewordene Auszeichnung in deren Behörden wach rief. Hier bleibt uns bloß noch zu bemerken, daß die finanzielle Betheiligung der Nordostbahngesellschaft, wie sie schließlich normirt wurde, einerseits in dem schon früher übernommenen Subventionsbeitrage von 3 $\frac{1}{2}$  Millionen Franken besteht, andererseits in einem Beitrage von 7 Millionen Franken zum Gesellschaftskapital, wovon  $\frac{1}{3}$  in Aktien und  $\frac{2}{3}$  in Obligationen; die Aufnahme, welche das Unternehmen in den finanziellen Kreisen von beinahe ganz Europa gefunden hat, enthebt uns weiterer Bemerkungen zum Nachweise dafür, daß eine Einbuße auf den von uns gezeichneten Aktien und Obligationen nicht zu besorgen ist und somit das Opfer, welches wir im Hinblick auf die gehofften günstigen Einwirkungen der Gotthardbahn auf unser Schienennetz für deren Zustandekommen zu bringen in der Lage sind, sich im schlimmsten Fall auf den oben bezifferten Subventionsbeitrag beschränkt, von den in Folge Sicherstellung der Gotthardbahn an uns herantretenden manigfachen Anforderungen für neue Bahnbauten immerhin abgesehen.

In Folge Verständigung der Betheiligten ist die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürichsee auf den 1. September v. Js. an die Stelle unserer Unternehmung in das Miethverhältniß eingetreten, welches hinsichtlich des Betriebes der Kaufhausanstalt in Zürich seit dem Jahre 1859 zwischen der Stadt Zürich und unserer Verwaltung bestanden hatte. Die von der Dampfschiffgesellschaft ausgegangene Anregung hiezu ist uns zu einer Zeit zugekommen, wo es sich um die Neubesezung der Stelle eines Vorstandes des Kaufhauses handelte, da leider der frühere Verwalter wegen Veruntreuungen und grober Unordnung im Rechnungswesen, durch welche auch unsere Gesellschaft einen nicht unerheblichen Schaden erleidet, seiner Funktionen enthoben werden mußte. Wir hatten s. B. den miethweisen Betrieb des Kaufhauses lediglich zu dem Zwecke übernommen, um im Interesse des Verkehrs den Fortbestand dieses Institutes, das namentlich auch den Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und der Güterschiffahrt auf dem Zürichsee zu vermitteln hat, zu sichern, und da dieser Zweck auch bei Uebertragung des Kaufhauses an die Dampfschiffahrtsgesellschaft erreicht wird, und es natürlicher erscheint, den Kaufhausbetrieb mit der Dampfschiffahrtsunternehmung zu verbinden, anstatt mit der Bahnunternehmung, so haben wir um so weniger Anstand genommen, in diese Uebertragung einzuwilligen, als unserer Unternehmung aus dem diesfalls mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinbarten Arrangement im Ganzen ungefähr dieselben Vortheile zufließen werden, welche ihr bei Fortdauer des Betriebes des Kaufhauses auf Rechnung der Nordostbahn würden zu Theil geworden sein.