

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 9

Artikel: Nordostbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5701>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

veranstalten. Für Ingenieure wird besonders die erstere interessant, für Architekten die letztere bemerkenswerth sein. Das Gewerbemuseum in Zürich würde wahrscheinlich gerne seine Mitwirkung zu einer derartigen Schausstellung leihen.

H. Hanhart, Architect.

Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat unterm 26. Februar das nachfolgende Programm für Reduction der Bauten unverändert angenommen:

I. Die Nordostbahngesellschaft ist nicht im Besitze der finanziellen Mittel, welche erforderlich sind, um ihr den Bau der weitem Eisenbahnlinien, deren Ausführung sie übernommen hat, zu ermöglichen, und sie befindet sich auch nicht in der Lage, sich in den Besitz dieser Mittel zu setzen.

II. Sie hat deshalb dahin zu streben, dass sie von der Verpflichtung, diese Linien zu bauen, entbunden wird, wogegen sie sich wieder anheischig macht, die Subventionsdarlehen zurückzuzahlen, welche ihr zum Zwecke des Baues von Bahnen, beziehungsweise Bahnabtheilungen, die sie wegen ihrer mittlerweile eingetretenen finanziellen Verhältnisse nicht zur Ausführung bringen kann, bereits eingehändig worden sind. Diese Bestimmung findet auf die Linie Niederglatt-Baden, welche in der Ausführung bereits sehr weit vorgeschritten ist und daher nicht ungebaut bleiben kann, keine Anwendung und ebenso werden Vereinbarungen, wie sie in der nachfolgenden Ziffer in Aussicht genommen sind, vorbehalten.

III. Die Nordostbahngesellschaft erklärt sich bereit, soweit an ihr, zu Vereinbarungen auf den nachstehenden Grundlagen Hand zu bieten.

1) Die Linie Glarus-Linththal wird von der Nordostbahngesellschaft unter der Bedingung, dass der Canton Glarus das zur Ausführung der Bahn über das zugesicherte Subventionsdarlehen von 3 450 000 Fr. hinaus noch erforderliche Capital der Gesellschaft in annehmbarer Weise zur Verfügung stellt (wozu dem Vernehmen nach Geneigtheit vorhanden ist), bis zu dem vertragsgemäss festgesetzten Termine zur Vollendung gebracht und dem Betriebe übergeben.

2) Die Ausführung der rechtsufrigen Zürichseebahn erscheint in nachfolgender Weise möglich: a) Diese Bahn bildet nicht einen Bestandtheil der Nordostbahn, sondern wird zum Gegenstande einer selbstständigen Unternehmung gemacht. b) Die Bahn hat wenigstens für einstweilen ihren Endpunkt in Stadelhofen statt im Bahnhofe Zürich. c) Das Capital von ca. 13 Millionen Franken, welches zu dem Baue der Bahn erforderlich ist, wird durch ein Actiencapital von 10 Millionen Franken und ein Obligationencapital von 3 Millionen Franken gebildet. Die eine Hälfte des Actiencapital mit 5 Millionen Franken wird von dem Canton Zürich und den interessirten Gemeinden übernommen. Diese Betheiligung tritt an die Stelle des von dem Canton Zürich und den interessirten Gemeinden zugesicherten und zum grössern Theile bereits einbezahlten Subventionsdarlehens von 5 Millionen Franken. Die andere Hälfte des Actiencapital übernimmt die Nordostbahngesellschaft. Es wird derselben das Recht eingeräumt, bei der von ihr zu leistenden Einzahlung ihre bisherigen Auslagen für die rechtsufrige Zürichseebahn, soweit sie sich auf die Strecke Stadelhofen-Rapperswil beziehen, sowie den Werth des von der Nordostbahngesellschaft zu den currenten Preisen zu liefernden Oberbau- und Betriebsmaterials in Anrechnung zu bringen. Das Obligationencapital von 3 Millionen Franken wird durch ein Anlehen der Gesellschaft der rechtsufrigen Zürichseebahn, zu Gunsten dessen eine erste Hypothek auf die Bahn zu errichten und das überdies von den theilhaftigen Gemeinden zu garantiren ist, beschafft.

3) Die aargauische Südbahn, welche erst von Rapperswil bis Muri gebaut ist und somit noch nicht an das zukünftige Netz der Gotthardbahn anschliesst, während sie unter anderm auch dazu dienen soll, einen bedeutenden Theil des nach und von dem Gotthard sich bewegenden Verkehrs der Bötzbahn zuzuwenden, ist von der Nordostbahn- und der Centralbahngesellschaft gegen Ausbezahlung des eine Million Franken betragenden Restes des Subventionsdarlehens auf den Zeitpunkt der Eröffnung des gesammten Gotthardbahnnetzes mittelst Ausführung der Bahnstrecken Brugg-Henschikon und Muri-Cham, welche letztere Linie an die Stelle derjenigen von Muri nach Rothkreuz und Immensee treten soll, zur Vollendung zu bringen.

4) Die Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug, welche vorwiegend dazu bestimmt sind, bereits bestehende Verbindungen der bezüglichen Landesgegenden mit dem Netze der Gotthardbahn abzukürzen, sowie auch,

wenigstens in einem gewissen Umfange, der Benutzung der Nordostbahn für den Gotthardverkehr Vorschub zu leisten, sind von der Nordostbahngesellschaft zwei Jahre nach Eröffnung des gesammten Gotthardbahnnetzes zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, wogegen die theilhaftigen Landesgegenden (Staaten und Gemeinden) der Gesellschaft drei Vierteltheile des erforderlichen Baucapital unter annehmbaren Bedingungen zur Verfügung zu stellen haben.

5) Zu der Ausführung der Linien Koblenz-Stein und Dielsdorf-Niederweningen könnte nur unter den gleichen Bedingungen Hand geboten werden, welche für den Bau der Linie Glarus-Linththal in Aussicht genommen sind.

Die Nordostbahngesellschaft anerkennt keine Verpflichtung, zum Bau der Linie Eetzweilen-Schaffhausen mitzuwirken.

Ferner ermächtigt der Verwaltungsrath die von ihm bestellte Reorganisationscommission unter Zuzug eines Abgeordneten der Direction: a) einen Fachmann zur Untersuchung der Betriebsverhältnisse der Unternehmung beizuziehen und denselben mit der Aufgabe zu betrauen, Vorschläge zur Erzielung von Ersparnissen und Verbesserungen im Betriebsdienste zu machen und sich bei der Durchführung derselben, so lange das erforderlich scheint, zu bethätigen; — b) ein Regulativ über die in Folge dieser Massnahme für die Zeit der Thätigkeit dieses Experten in der Organisation der Betriebsverwaltung zu treffenden Modificationen zu erlassen: — c) mit dem zu berufenden Sachverständigen die Bedingungen über die Art und Dauer seiner Verrichtungen, über seine Honorirung u. s. w., zu vereinbaren.

Gotthardbahn.

(Frühere Artikel Bd. IV, Nr. 7, S. 92; Nr. 8 S. 106; Bd. VI, 7, S. 51.)

Donnerstag den 8. Februar ist der Verwaltungsrath der Gotthardbahn zusammengetreten, um die folgenden Tractanden zu erledigen:

1) Antrag der Direction betreffend Abänderung einiger Bestimmungen der Verträge mit L. Favre betreffend die Ausführung des Gotthardtunnels; 2) Bericht der Direction über die seit der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes in Sachen der Reorganisation der Gotthardbahnunternehmung geschehenen Schritte.

Nach einlässlicher Berichterstattung des Präsidenten des Directoriums und gewalteter Discussion wurde ein zweiter Nachtrag zum Vertrag mit Herrn Favre einstimmig genehmigt, der lautet wie folgt:

Zwischen der Direction der Gotthardbahn, unter Vorbehalt der Ratification durch den Verwaltungsrath der Gotthardbahngesellschaft und der Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes, einerseits und Herrn Louis Favre, Bauunternehmer von Genf, andererseits, ist folgender zweiter Nachtragsvertrag zu den frühern Verträgen betreffend Ausführung des grossen Gotthardtunnels vereinbart worden:

I.

In Würdigung des Umstandes, dass die Beschaffung der für den Tunnelbau nöthigen Maschinen, Geräte und Einrichtungen aller Art (Art. 5 des Hauptvertrages vom 7. August 1872) Herrn Favre erheblich mehr als die Pauschalsumme von Fr. 4 Millionen, welche in Ziffer 1 der Convention betreffend die Installationen vom 6. Juni 1874 festgesetzt ist, gekostet hat, händigt die Gotthardbahngesellschaft Hr. Favre von der Caution von Fr. 8 Millionen, die er ihr gemäss Art. 8 des Hauptvertrages in Werthschriften hinterlegt hat, einen Betrag von anderthalb Millionen Franken aus.

Die Titel, welche in Vollziehung dieser Vorschrift auszugeben sind, werden in gegenseitigem Benehmen der Finanzverwaltung der Gotthardbahngesellschaft und des Herrn Favre bestimmt.

II.

Der vierte Absatz des Artikels 5 des Hauptvertrages erhält die nachfolgende veränderte Fassung: „Die Gesellschaft ist berechtigt, in den letzten anderthalb Jahren der für den Tunnel anberaumten Bauzeit von der Verdienstsumme des Herrn Louis Favre so viel zurückzubehalten, als erforderlich ist, um die Rückerstattung der für die Maschinen u. s. f. ausgelegten Pauschalsumme auf dem Wege der Compensation zu veranlassen, wogegen Hr. Favre die zurückbehaltenen Quoten seiner Verdienstsumme zu 5 0/0 zu verzinsen sind. Die Gesellschaft wird jedoch von dieser Berechtigung keinen Gebrauch machen, wenn Herr Favre den Vorschriften der von der Gotthardbahngesellschaft mit ihm abgeschlossenen Verträge in vollem Umfange