

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Vertrag über den Ankauf der Zürichsee-Dampfboote durch die Nordostbahngesellschaft  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2150>

### **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:** 30.01.2025

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

befreunden. Es ist diese Concurrenz jedenfalls von den Eisenbahnen vorausgesehen worden, und den daraus entspringenden, muthmaasslichen Ausfall an den Einnahmen werden dieselben in intensiverer Ausnutzung ihres Betriebsmaterials und an geringeren Expeditionsspesen wieder einzuholen gerechnet haben. Die in Deutschland vor Kurzem allgemein nothwendig gewordenen Taxerhöhungen scheinen jedoch darzuthun, dass besagter Ausfall grösser war als vorhergesehen. — Wenn ich von geringeren Expeditionsspesen geredet habe, die das Raumsystem im Vergleiche zum Classificationssysteme bedinge, so hatte ich dabei den Vorzug des ersteren Systems im Auge, dass es den ganzen Wust der verschiedensten Classificationen und deren ewige Abänderungen entbehrlieh macht; wenn die Taxen für eine Tabelle von Meilenentfernungen ein mal berechnet sind, so braucht es nur eines Distanzenzeigers und es kann jede neu hinzutretende Station vermittelst des einfachsten Entfernungsverzeichnisses in den Tarif hineingefügt werden. Die Zahl der Nachträge reduziert sich so auf ein Minimum. Dass durch diese Vereinfachung auch dem Handelsstande, insbesondere den Speditoren wesentlich gedient ist, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Die Einführung des Raumsystemes in Deutschland wurde wohl auch durch die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches über Haftbarkeit der Bahnen begünstigt. Eine Bahn, die im Falle des Verlustes z. B. für einen Centner Indigo nicht mehr bezahlen muss, als für einen Centner Caffee, wenn in beiden Fällen kein Werth declarirt war und die bei Werthdeclaration, d. h. bei übernommener höherer Verantwortlichkeit eine Zuschlagsprämie erhebt, wird eher geneigt sein, für alle Güter die gleichen Frachten zu berechnen, als eine Bahn, deren Haftbarkeit bis zum vollen Handelswerthe einer Waare durch keine Norm beschränkt ist. In letzterem Falle befinden sich die schweizerischen Bahnen und werden sich darin, den im Entstehen begriffenen Gesetzen gemäss, ferner befinden. Darum wird auch eine Einführung des Raumsystems in der Schweiz auf grössere Hindernisse stossen, als es in Deutschland der Fall war.

Wenn nun Einsender diess, der grossen damit verbundenen Erleichterung und der viel grösseren Möglichkeit weitverbreiteter internationaler Verbände wegen, dem Raumsysteme den Vorzug zu geben geneigt ist, so kann er sich nicht verhehlen, dass dasselbe auch nicht zu unterschätzende Nachtheile im Gefolge hat.

Es trägt viel zum Aufkommen einer gewissen Unmoralität im Handel, eines Misstrauens unter dem Handelsstande bei.

Da die Frachten für offene Wagen, auch wenn man solche mit Blachen bedeckt, weit billiger sind, als für geschlossene Wagen, so hat der waghalsige vom Glück begünstigte Speculant einen bedeutenden Vorsprung vor dem auf gesunder Basis arbeitenden Kaufmann, und der Letztere sieht sich durch die Concurrenz schliesslich zu gleich riskirten Speditionen gezwungen. Riskirt und auf keiner gesunden Basis beruhend sind aber Speditionen werthvoller und raschem Verderben durch Vernässung ausgesetzter Waaren in offenen Blachenwagen immer, da weder eine Bahnverwaltung noch eine solide Assecuranz-Compagnie für Vernässung aufkommt.

Dem Speditor ist zwar durch das Raumsystem ein weites Feld der Thätigkeit geöffnet, das aber ganz geeignet ist, das Vertrauen zwischen ihm und seinen Kunden zu untergraben. Auf der einen Seite wird der Speditor mit einem gewissen Rechte den Vortheil für sich in Anspruch nehmen wollen, wenn er durch Bildung von Wagenladungen geringere Frachten erzielt. Der Committent des Speditors wird aber den gleichen Vortheil ebenfalls mit einem gewissen Rechte auch für sich verlangen, ohne eine Controlle zu haben, wie oft es dem Speditor gelingt eine Wagenladung zu bilden und wie schwer dieselben jenen sind, wovon doch wieder ein bedeutender Frachtunterschied abhängt.

Mag nun in Deutschland das Raumsystem im strengen Sinne des Wortes, oder aber ein solches mit einer Anzahl Specialtarife (das von Bayern vorgeschlagene) endschafflich die Oberhand gewinnen, so ist doch so viel gewiss, dass man nicht wieder zum Classificationssystem zurückkehren wird. Soll nun aber dieses letztere System in der Schweiz fernerhin beibehalten werden, so muss diese existirende Differenz die Transportverhältnisse beider Länder wesentlich und nach manchen Seiten hin beeinflussen; sie wird namentlich auch dem Zustandekommen directer Verbandstarife hindernd im Wege stehen. In manchen Fällen werden die schweizerischen Eisenbahnen, trotz allgemeiner Gültigkeit des Classificationssystemes, gezwungen werden, Ausnahmen davon zu machen; so ist z. B. thatsächlich gegenwärtig für den Verkehr zwischen Basel und den Bodenseuferstationen auf der Schweizeroute schon jetzt das Raumsystem eingeführt, lediglich, weil man sich mit der badischen Concurrenz auf gleichen Fuss stellen musste.

Dem Einsender schienen diese Verhältnisse in jetziger für das schweizerische Eisenbahnwesen kritischen Zeit einer Betrachtung wohl werth zu sein. Auf erschöpfende Behandlung kann er keinerlei Anspruch machen; es stand ihm zu wenig Material zu Gebote.

A. K. E.

\* \* \*

### Vertrag über den Ankauf der Zürichsee-Dampfboote durch die Nordostbahngesellschaft.

Die HH. Präsident Peyer im Hof und Director Dr. E. Escher, Namens der Direction der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, einerseits, und Herr Fisch-Hagenbuch, Namens des Verwaltungsrathes der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee, andererseits, haben im Hinblick auf den Bau der beiden Zürichseebahnen und die dadurch nöthig werdenden Aenderungen im Dampfbootbetrieb; in der Absicht einen in einander greifenden und einheitlichen Betrieb der beiden Transportanstalten herbeizuführen und hiedurch die Verkehrsinteressen der Seeanwohner möglichst zu fördern, insbesondere auch die nöthigen Verbindungen zwischen den beidseitigen Bahnlagen zu sichern, heute unter Ratificationsvorbehalt ihrer resp. zuständigen Gesellschaftsbehörden vereinbart, was folgt:

§ 1. Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee verkauft der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die nachstehend bezeichneten ihr angehörenden Objecte, welche sich im Soll ihrer Bilanz vom 31. December 1873 in den ersten vier Positionen derselben aufgeführt finden, nämlich:

1) ihren sämtlichen Besitz an Immobilien gemäss Inventar vom obigem Datum;

2) die auf Seite 5 des Rechenschaftsberichts pro 1873 benannten 13 Dampfboote;

3) ihr gesamtes Waarenschiffmaterial auf Grund des durch Inventar am 31. December 1874 sich ergebenden Bestandes, immerhin in der Meinung, dass dieser mit dem durch Rechenschaftsbericht pro 1873 constatirten Bestande in Uebereinstimmung zu stehen hat.

4) ihr gesamtes Mobiliar ebenfalls nach dem auf den 31. December 1874 sich ergebenden Bestand, an welchem vom Tage des Vertragsabschlusses bis zum 31. December 1874 nur für die Zwecke des Betriebs, nicht aber durch anderweitige Verwendungen oder durch Veräusserungen, Veränderungen herbeigeführt werden dürfen.

Die Uebergabe der in Ziffer 1 bis 4 bezeichneten Kaufsobjecte an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft hat am 31. December 1874 stattzufinden.

§ 2. Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee ist verpflichtet, sämtliche obenbenannten Eigenthumsobjecte vom Tage des Vertragsabschlusses bis zum 31. December 1874 in ihren Kosten so zu unterhalten, wie sie es thun würde, wenn dieselben auch fernerhin in ihrem Besitz geblieben wären.

§ 3. Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee tritt alle ihr zustehenden Rechte aus den mit den Herren Escher Wyss & Co. unter dem 5. März 1874 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Lieferung eines Salon-dampfers an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft in der Meinung ab, dass dieser Salon-dampfer unbedingt in das Eigenthum der Nordostbahngesellschaft übergeht.

Die Dampfschiffgesellschaft leistet der Nordostbahngesellschaft den Nachweis, dass Lieferant hiemit einverstanden und dass dieser von der Dampfschiffgesellschaft für den vollen Betrag der vertragsmässigen Lieferungssumme befriedigt worden ist.

§ 4. Als Gegenwerth für die von der Nordostbahngesellschaft gemäss §§ 1 und 3 künftlich erworbenen Objecte übergibt die Käuferin der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee 2300 liberirte auf den Inhaber lautende Nordostbahn-Actien mit Dividendengenus vom 1. Januar 1875 an.

§ 5. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt den Bestand des Betriebsmaterial-Conto's, der Kohlen- und Holz-Conto's und des Bekleidungs-Conto's, wie sich solcher bei der auf den 31. December 1874 vorzunehmenden Aufnahme ergeben wird. Es sind hiebei die realen Anschaffungskosten, beziehungsweise die Preise der Inventur von 1873 in Anrechnung zu bringen. Die Bezahlung des sich ergebenden Betrags erfolgt in baar. Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee wird vom Tage des Vertragsabschlusses an auf Reehnung der obgenannten drei Conti ohne Zustimmung der Nordostbahn keine neuen Anschaffungen machen.

§ 6. Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee wird — sobald der gegenwärtige Vertrag perfect geworden sein wird — ihren Beamten und Angestellten auf Ende December 1874 kündigen. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird aber solche Beamte und Angestellte, welche durch Vertrag eine längere Kündigungsfrist anzusprechen berechtigt sind, auf die Dauer der vertraglichen Kündigungsfristen in ihren Functionen belassen und nach Maassgabe ihrer resp. Anstellungsverträge besolden.

Zürich, den 30. October 1874.

Peyer im Hof.

Dr. E. Escher.

Fisch-Hagenbuch.

Zur Erläuterung wird beigefügt, dass nach diesem Vertrag mit Neujahr 1875 folgende Objecte auf die Nordostbahngesellschaft übergehen sollen:

9 Raddampfer für den Personentransport,	
3 Schraubendampfer "	
1 Remorqueur für den Gütertransport,	Fr. 740,136
Ankaufswerth Fr. 1,408,400	" 395,000
1 in Bau begriffener Salondampfer, Ankaufswerth	" 13,447
4 eiserne Schleppboote	" 22,689
43 hölzerne Schiffe jeder Art	" 13,970
Mobiliar	" 70,750
Verwaltungsgebäude zum Spinnhof, Zürich	" 137,700
69,330 Quadrat-Fuss Land im Seefeld	" 27,500
Auf diesem Land stehendes Wohnhaus, nebst 4	" 567
Schuppen	
Diverses	Fr. 1,421,759