Verhältnis zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **48 (1900)**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kantonen zu einer Zeit mit dem Steuerprivileg konzessioniert worden sind, als der Kanton Zürich ausnahmslos in seine Eisenbahnkonzessionen das Steuerprivileg aufgenommen hat, d. h. bis 25. Oktober 1870.

„Unter Berücksichtigung der besondern Fähigkeit des Verwaltungsdienstes, ohne erhebliche Kostenvermehrung und wesentliche bauliche Erweiterungen neue Unternehmungen mitbedienen zu können, und der mehr volkswirtschaftlichen als privatwirtschaftlichen Bedeutung solcher Zweigunternehmungen“ wurde nach dieser Norm die Steuerquote hier auf 25 % für die Jahre 1893/95 und auf 30 % für die drei folgenden Jahre angesetzt. Es wird nun Sache der Verhandlung mit der Stadt sein, auf Grund dieser Entscheidungen die Steuersummen festzustellen.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die Neu-Ausgabe des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist, entgegen den in früheren Berichten ausgesprochenen Erwartungen, bis Ende des Jahres noch nicht erschienen. Trotzdem die Beschlüsse der Pariser Konferenz vom Jahr 1896 und das Zusatzübereinkommen von 1898 von sämtlichen Vertragsstaaten genehmigt worden sind, ist der Austausch der Ratifikations-Urkunden im Berichtsjahr nicht mehr erfolgt.

Das aus verschiedenen Eisenbahnverwaltungen bestehende Komitee für die Vorberatungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände hat im Berichtsjahr seine Beratungen fortgesetzt und in einer am 30. und 31. Mai in Bern abgehaltenen Sitzung den Wortlaut des VI. Entwurfes der vereinheitlichten Zusatzbestimmungen festgestellt. Im weitern wurde beschlossen, die Präsidialleitung (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau im K. K. Eisenbahnministerium in Wien) möge in einer eingehenden Denkschrift die Veranlassung und den Zweck der Vereinheitlichung, sowie die Art und Weise der Durchführung dieser Bestimmungen erläutern. Diese Denkschrift ist bis zur Stunde noch nicht erschienen; die Verzögerung hat, so viel bekannt geworden, ihren Grund in Schwierigkeiten und Meinungsdifferenzen, die sich erst bei Ausarbeitung des Exposés gezeigt haben und die zunächst noch bereinigt werden müssen.

Wie weit die in unserm letzten Bericht erwähnten Schritte behufs Beitritts von Rumänien zum Internationalen Übereinkommen von Erfolg begleitet waren, ist uns nicht bekannt, da wir über diese Angelegenheit keine weitern Mitteilungen erhalten haben.

Für den deutsch-schweizerischen Verkehr ist eine Neuausgabe des Teils I, Abteilung A (enthaltend das Reglement) in Vorbereitung, welche die infolge der Zusätze zum Internationalen Übereinkommen notwendig werdenden Abänderungen durchführen wird.

Desgleichen ist für den intern schweizerischen Verkehr ein II. Nachtrag zum Transportreglement im Laufe des Berichtsjahres in Angriff genommen worden. Auch hier handelt es sich darum, einige in nächster Zeit im internationalen Verkehr eintretende Änderungen auch für den internen Verkehr einzuführen, soweit solche nicht erst durch eine Revision des schweizerischen Transportgesetzes vorbereitet werden

müssen, hauptsächlich auch um die Verwendung gleichartiger Formulare, wie sie für den internationalen Verkehr vorgesehen sind. Mit Rücksicht auf die während der Vorarbeiten geäusserten Wünsche und Abänderungsanträge aller Art konnte der Entwurf vor Ablauf des Jahres unserer Aufsichtsbehörde nicht mehr vorgelegt werden. Indessen wird derselbe immerhin auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des revidierten Internationalen Übereinkommens in Vollzug gesetzt werden können.

Von den vielen Massnahmen zur Verbesserung und Erweiterung der Verkehrsverhältnisse in tarifarischer Hinsicht erwähnen wir nur die folgenden:

Im Personenverkehre hat der Tarif für General-Abonnementsbillette durch den Beitritt einer Anzahl weiterer schweiz. Transportunternehmungen (darunter die Dampfboote auf dem Vierwaldstätter-, Neuenburger-, Murtner-, Genfer- und Untersee und Rhein) eine erhebliche Erweiterung erfahren. Infolge dessen mussten auch die Taxen desselben etwas erhöht werden; doch erfolgte das nicht im gleichen Verhältnis mit der räumlichen Ausdehnung und in geringerem Masse für die Abonnements auf 3, 6 und 12 Monate als für jene auf 15 und 30 Tage. Die Änderung ist mittelst einer neuen Ausgabe des Tarifs auf den 1. Januar 1901 in Kraft getreten. Schon vorher haben wir eine neue Ausgabe unsers internen Abonnementstarifs veranstaltet, die, ohne Änderung der Tax-Grundlagen desselben, lediglich eine Zusammenfassung der im Laufe der Zeit eingetretenen Ergänzungen und Änderungen unter Berücksichtigung des schweiz. General-Abonnements und eine neue Redaktion der Tarifbestimmungen enthält.

Von den direkten Tarifen sind namentlich eine Reihe Tarife mit ausländischen Bahnen neu erstellt und bei diesem Anlass erheblich erweitert worden, so der direkte Personentarif mit der Grossh. Badischen Staatsbahn; ferner der mitteldeutsch-schweizerische, preussisch-sächsisch-schweizerische und der italienisch-schweizerische Personentarif, ferner derjenige für den Verkehr mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Die Pariser Weltausstellung gab diesmal wenig Anlass zu besondern Tarifmassnahmen, da sie sich nach dem Vorgange der französischen Ostbahn auf die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der bestehenden Retourbillette und die Ermässigung der Taxen für Anschlussbillette zu einzelnen Extrazügen ab Basel beschränken konnten.

Von der grossen Zahl von neu erstellten und umgearbeiteten Tarifen, Tarifnachträgen und Spezial-Erlassen über Änderungen in den Reglementen und Warenklassifikationen für den Güterverkehr erwähnen wir nur die folgenden:

Im schweizerischen Verkehr: Die Vorbereitung einer Neu-Ausgabe der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güter-Klassifikation; neue Gütertarife mit der Seethalbahn, Brünigbahn, Berner-Oberlandbahn, Pont Brassusbahn und für den Verkehr Romanshorn und Buchs transit-Genf, Verrières und Delle etc. transit.

Im Verkehr mit dem Auslande: Neue Tarife für den Verkehr mit Elsass-Lothringen, mit Nord- und Mitteldeutschland, Belgien, Böhmen, Italien; ferner für den Verkehr Bayern-Basel und Schaffhausen, Sachsen und Preussen-Genf transit, Verrières transit etc. und Altmünsterol; Ausnahmetarife für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoirwagen, für Obst, Eisen und Stahl im Verkehre mit Deutschland, Zucker und Holz im Verkehre mit Österreich, Lebensmittel im Verkehre mit Italien, für Eisen, Fleisch und Weine im Verkehre mit Frankreich.

Sehr grosse Arbeit erforderte sodann die Erstellung der Anteilsausscheidung zu den bestehenden Tarifen. Viele von früher her rückständige Anteilstabellen mussten nachgearbeitet werden.

Mit der Sihlthalbahn wurde über die Mitbenutzung der Station Sihlbrugg mit verwaltungsrätlicher Genehmigung ein Vertrag abgeschlossen, durch den auf Grund des im letzten Geschäftsberichte (S. 41) mitgeteilten bundesgerichtlichen Urteiles und in Erledigung anderweitiger auf die Mitbenutzungsentschädigung bezüg-

licher Streitfragen die Jahresleistung der Sihlthalbahn an unsere Gesellschaft auf den festen Betrag von Fr. 9000 als Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitales und an den Betriebs- und Unterhaltskosten festgesetzt wurde. Der Vertrag ist bis 1. Mai 1903 fest abgeschlossen.

Wir verweisen bezüglich dieses Gegenstandes auch auf den Bericht des Verwaltungsrates S. 10, ferner auf die Mitteilungen desselben am gleichen Orte bezüglich anderer Mitbenutzungsverhältnisse, welche über Fragen von weniger grosser Bedeutung zu Vorlagen an den Verwaltungsrat Anlass gegeben haben (Mitbenutzung der Stationen Pfäffikon [Schwyz] und Wädenswil).

Die Angelegenheit mit den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen betreffend die Neuordnung der Bahnhofgemeinschaft Schaffhausen infolge der Erweiterung dieses Bahnhofes ist auch im Berichtsjahre noch nicht zum gütlichen Abschlusse gelangt. Dagegen ist nun sichere Aussicht vorhanden, dass sie im laufenden Jahre zum Abschlusse auf dem Wege gütlicher Verständigung kommen werde.

Die Verhandlungen über die neuen Forderungen der Jura-Simplon-Bahn aus der Führung des Nachtzuges Zürich-Genf-Zürich und über die Ansprüche der Schweizer. Centralbahn der Schweizer. Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen auf Beteiligung des Bundes an den ihnen erwachsenen Lasten (s. Geschäftsbericht für 1899, S. 43) sind im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangt.

Behufs Unterbrechung der Verjährung hat die Jura-Simplon-Bahn gegenüber den angesprochenen Bahnen für die in Betracht kommenden Forderungen Rechtstrieb eingeleitet und gegenüber dem Bundesfiskus ist seitens dieser Bahnen zum gleichen Zwecke das nämliche geschehen.

An Stelle früheren Erlasses des Schweizer. Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1890 trat mit Gültigkeit vom 1. Juni an ein neues Allgemeines Dienstreglement für die Lokomotivführer und Heizer der Schweiz. Normalbahnen.

III. Finanzverwaltung.

Im Berichtsjahre sind sowohl das Aktienkapital, als auch die konsolidierten Anleihen unverändert geblieben. Zu Ende 1900 waren im Aktienbuche der Gesellschaft eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 413 Aktionären in der Schweiz	42,381	483	42,864
„ 199 „ im Ausland	46,323	—	46,323
612 „	88,704	483	89,187

Es ist somit gegenüber dem vorjährigen Status von 590 Aktionären mit 74,530 Aktien ein Mehreintrag erfolgt von 22 Aktionären und 14,657 Aktien.

Die Bauverwendungen erforderten im Berichtsjahr:

a) Für das bisherige Netz und die Nebengeschäfte, laut Rechnung III . .	Fr. 19,260,222. 77	Cts.
b) Für die neuen Linien, laut Rechnung IV	„ 291,503. 81	„
c) Für die unvollendeten Bauobjekte	„ 582,665. 75	„
Übertrag .	Fr. 20,134,392. 33	Cts.