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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 30 (1882)

Artikel: Dreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1882

Autor: Studer

Kapitel: 1: Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730412

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.12.2025

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Seit der Gründung unserer Gesellschaft sind dreissig Jahre verflossen, und es läge der Gedanke nahe, einen Rückblick auf diesen Zeitraum zu werfen, auf seine glänzenden und trüben Abschnitte. Aber es ist über diese Periode schon so viel geschrieben worden, dass wir fürchten müssten, nur längst Bekanntes zu wiederholen. Zudem sind die Gemüther gerade gegenwärtig weniger mit der Vergangenheit als mit der nächsten Zukunft beschäftigt, und wir beschränken uns daher darauf, Ihnen unsern dreissigsten Geschäftsbericht in gewohnter Form vorzulegen.

I. Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Gebiete des Eisenbahnwesens sind im Berichtsjahr keine Bundesgesetze erlassen worden.

Dagegen hat der Bundesrath zwei Verordnungen erlassen, die eine vom 8. September über die Obliegenheiten der Kontrolingenieure, die andere vom 24. November über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen. Namentlich hinsichtlich der Letzteren liesse sich fragen, inwiefern der Bundesrath befugt sei, sich selber auf dem Verordnungswege neue Kompetenzen beizulegen, die sich auf kein Gesetz gründen. Wir haben aber einstweilen keine Veranlassung, diese Frage weiter zu erörtern.

Im Berichtsjahr fand zu Bern, aus Initiative des schweizerischen Bundesrathes, eine internationale Konferenz statt, zur Vereinbarung einheitlicher technischer Bestimmungen für den Eisenbahnbetrieb, speziell zur Erleichterung der durchgehenden Benutzung des Rollmaterials. Die schweizerischen Bahnen waren dabei durch zwei Abgeordnete vertreten, welche auf Grund vorberathender Verhandlungen der technischen Oberbeamten der Bahnverwaltungen an den Berathungen sich mit Erfolg betheiligten.

Gegen Schluss des Jahres richtete das Eisenbahndepartement ein Kreisschreiben an die schweizerischen Bahnverwaltungen, worin als nothwendig erklärt war, dass die im Ausland angewendeten, bewährten technischen Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit auch in der Schweiz eingeführt werden; speziell waren als solche genannt die Läutsignale längs den Bahnlinien, die Blocksignale, die solidarische Verriegelung der Weichen

und Signale, die kontinuirlichen Bremsen. Das Schreiben verlangte die sofortige Anhandnahme dieser Einrichtungen für alle von Schnellzügen befahrenen Linien und bis Ende 1884 deren allgemeine Durchführung. In Erwiederung desselben erklärten sich die Bahnverwaltungen bereit, zu denjenigen Einrichtungen Hand zu bieten, welche nach den bestehenden Verhältnissen zur Garantirung der Betriebssicherheit als nothwendig erkannt werden. Sie machten jedoch aufmerksam, dass es nicht richtig wäre, Einrichtungen, welche für Linien mit grossem Verkehr und sehr schnellen Zügen sich rechtfertigen, ohne jede Rücksicht auf die Kosten, auf Linien von ganz andern, weit bescheideneren Verkehrsverhältnissen auszudehnen; sie erachteten überhaupt als unerlässlich, dass hiebei die Linien je nach ihrem verschiedenen Verkehrscharakter auch verschieden behandelt werden, und vermissten an dem Kreisschreiben die nöthige Klarheit der Bestimmungen, um eine gedeihliche Lösung zu sichern. Daher wurde das Departement ersucht, die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam mit den Bahnverwaltungen einer gründlichen Erörterung zu unterstellen, unter Bezugnahme auf Art. 31, Absatz 2 des Gesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, gemäss welchem der Bundesrath nach Anhörung der Bahnverwaltungen auf dem Wege des Reglementes hierüber zu statuiren haben wird.

In unserm vorjährigen Bericht haben wir die Hoffnung ausgesprochen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn einer baldigen Erledigung entgegengehe. Die Angelegenheit hat sich aber bis heute verzögert; indessen fehlt nun bloss noch die endliche Genehmigung des Protokolleintrags durch das badische Ministerium, worauf der Ausgabe der Partialobligationen nichts mehr im Wege stehen wird.

Die für das Berichtsjahr in Aussicht genommenen Arbeiten für Umgestaltung des sogenannten Bahnhofdreiecks in Winterthur und für die neue Einführung der vier Ostlinien sind vollendet, und die betreffenden Verträge zur Perfektion gelangt.

Die erstinstanzliche Erledigung des vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angehobenen Prozesses gegen Auszahlung von Dividenden hat sich bis gegen das Ende des Berichtsjahres hinausgezogen. Zur Unterstützung der Klage hatten sich die Regierungen der Kantone Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau veranlasst gesehen, ein Gutachten über die Situation der Nordostbahn und die Auszahlung von Dividenden ausarbeiten zu lassen und damit die Herren Ständerath Olivier Zschokke in Aarau, Nationalrath Dr. Simon Kaiser in Solothurn und Steinmann-Bucher in St. Gallen betraut. Diese höchst einseitige Arbeit wurde zwar der Nordostbahnverwaltung nicht offiziell mitgetheilt und schien bloss bestimmt, die Presse und die Richter zu beeinflussen. In der Ungewissheit, inwiefern das erstinstanzliche Gericht in seinem Urtheil auch die allgemeine Situation und die Bilanz der Nordostbahn berücksichtigen werde, glaubte die Direktion das Gutachten nicht stillschweigend vorbeigehen lassen zu dürfen, sondern dessen Irrthümer ebenfalls öffentlich berichtigen zu sollen. Das Gericht hat jedoch in seinen Motiven zu dem vom 20. Dezember 1882 datirten Urtheil auf die Deduktionen des Gutachtens kein Gewicht gelegt, sondern, auf ganz andere Erwägungen gestützt, gefunden, die Nordostbahngesellschaft sei nicht berechtigt, die in der Generalversammlung vom 30. Juni 1881 beschlossene Dividende an die Prioritätsaktionäre auszurichten. Gegen dieses Urtheil hat die Nordostbahndirektion die Berufung ans Obergericht erklärt.

Gegen die oben erwähnte berichtigende Beleuchtung des Gutachtens der Herren Zschokke und Kaiser ist der Direktion eine einzige Erwiederung bekannt geworden, welche jedoch der „Beleuchtung“ keine Unrichtigkeit nachzuweisen vermag, sondern nur unter Wiederholung einiger Ziffern des Gutachtens betreffend die verminderten Betriebsausgaben der Nordostbahn in der Vermuthung gipfelt, dass die erzielten Betriebsersparnisse bloss durch die

Oberaufsicht der „Eisenbahnbank“ bedingt und daher nicht haltbar seien. Diese Vermuthung wird wiederholt damit zu begründen versucht, dass die Beleuchtung der Direktion dieses Einflusses der Eisenbahnbank keine Erwähnung thue.

Wir haben in unserm Geschäftsbericht pro 1878, pag. 13 und 14, über die Wahl des gemischten Komite, welches die Ausführung der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank betreffend die einzuführenden Ersparnisse überwachen sollte, das Nöthige mitgetheilt, in unserer Beleuchtung des Gutachtens diese Überwachung aber desshalb nicht erwähnt, weil weder das Komite noch die Eisenbahnbank von dem diesfälligen Rechte Gebrauch machten. Die eingeführten Betriebsersparnisse entsprechen allerdings der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank; aber sie sind auch mit der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes gar wohl verträglich, und geben daher zu keinerlei Besorgnissen Veranlassung.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte haben wir über die Verhandlungen berichtet, welche behufs des Baues der Wynenthalbahn gepflogen worden waren. Bekanntlich ist durch den Südbahnvertrag den beiden Gesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn die Betheiligung an dieser Zweigbahn mit einem Drittel der Kosten oktroyirt worden. Um diese Kosten in angemessenen Grenzen zu halten, haben sich die beiden Gesellschaften, auch im Interesse der Landesgegend, für den Bau einer schmalspurigen Strassenbahn ausgesprochen. Das Gründungskomite hat nach einigem Widerstreben schliesslich dieser Anschauung ebenfalls zugestimmt, und es ist dann unterm 26. Dezember 1882 mit beidseitigem Ratifikationsvorbehalt ein Vertrag vereinbart worden, welcher zum Zwecke der Erbauung der genannten Bahn die Gründung einer Aktiengesellschaft vorsieht mit einem Kapital von Fr. 750,000, woran die Nordostbahn und die Centralbahn sich je mit 250 Aktien zu Fr. 500 zu betheiligen hätten, während die übrigen 1000 Aktien von den betheiligten Gemeinden aufzubringen wären.

Unserem Verwaltungsrath ist dieser Vertrag jedoch noch nicht zur Ratifikation vorgelegt worden, weil es noch ungewiss ist, ob das Komite die von betheiligter Seite zu zeichnenden 1000 Aktien zusammenbringen werde. Die Erfahrungen mit der Nationalbahn sind geeignet, die Gemeinden etwas bedächtlich zu machen, und dass sich für schweizerische Eisenbahnen noch unbetheiligtes Privatkapital finde, ist angesichts der in offiziellen Kreisen waltenden Tendenzen kaum zu erwarten.

Wir haben hier noch der Erledigung einer älteren Differenz Erwähnung zu thun. Bekanntlich hat die Nordostbahn im Jahr 1876 die Übernahme der Linie Örlikon-Bülach-Regensberg auf Grundlage der Bestimmungen des diesfälligen Vertrags erklärt. Das Komite der Unternehmung glaubte aber, die Schlussrechnung der Nordostbahn nicht anerkennen zu können und noch eine Nachvergütung von Fr. 6. 67 Cts. per Obligation fordern zu sollen. Damalige Vergleichsofferten wurden nicht annehmbar erklärt und die Sache blieb pendent bis im Berichtsjahr, in welchem sie durch eine Nachzahlung von Fr. 3 per Obligation erledigt wurde. Die daherige Ausgabe von Fr. 6798 erscheint unter den Abschreibungen.

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die Aufgaben kommerzieller Art, welche die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen zu besorgen hat, haben sich erheblich vermindert und sind in der Regel nur noch von sekundärer Bedeutung, theils in Folge Bildung der kommerziellen Union, wodurch für den Güterverkehr ein engerer, nur einen Theil der Bahnen umfassender Verband geschaffen wurde, theils weil die Westschweizerischen Bahnen sich bis jetzt zur Annahme des sogenannten Reformsystems für den Güterverkehr nicht entschliessen konnten und in Folge dessen die, auf Anwendung