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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 37 (1889)

Artikel: Siebenunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1889

Autor: Escher, E.

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

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730402

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: 19.08.2025

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wie beehren uns, Ihnen anmit den 37., das Jahr 1889 betreffenden Geschäftsbericht unserer Unternehmung vorzulegen.

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

Am 28. Juni 1889 wurde ein Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften erlassen. Dasselbe ist mit dem 1. Januar 1890 in Kraft getreten. Nach diesem Gesetze sind die Statuten der Pensions- und Hülfskassen dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen, welche nur zu ertheilen ist, wenn dieselben verschiedenen im Gesetze vorgesehenen Voraussetzungen entsprechen. Als die wesentlichsten unter den letztern dürften zu bezeichnen sein, dass die vorgesehenen Einnahmen nach den Gesetzen der Versicherungstechnik genügen sollen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten, und dass den Versicherten keine Leistungen vorgeschrieben werden dürfen, welche den wahrscheinlichen Baarwerth der von der Hülfskasse versprochenen Gegenleistung übersteigen. Des Weitern schreibt das Gesetz vor, dass mit den Statuten eine technische Bilanz einzureichen ist, und dass, wenn diese ein Defizit nachweist, dasselbe von der Bahngesellschaft der Hülfskasse ersetzt werden muss. Der Ersatzbetrag ist nach einem vom Bundesrathe festzusetzenden Plane zu amortisiren. Für das Vermögen der Kassen haben die Gesellschaften zu haften. — Das Gesetz erhält insofern rückwirkende Kraft, als es die Gesellschaften nicht bloss verpflichtet, die in Rede stehenden Kassen in Zukunft so einzurichten, dass für gehörige Deckung der durch die Statuten vorgesehenen Leistungen gesorgt ist und die Gesellschaften für allfällige künftige Defizite haftbar erklärt, sondern sie auch zum Erzatz der aus der Zeit vor Erlass des Gesetzes entstandenen Defizite verhält, soweit solche nicht auf dem Wege einer Statutenrevision, welche sich aber innerhalb bestimmter, durch das Gesetz gezogener Schranken zu bewegen hat, beseitigt werden können.

Die seitens unserer Gesellschaft bei der Bundesversammlung anhängig gemachte Frage, ob der Bundesrath berechtigt sei, sich auf dem Wege einer Änderung der Dampfbootkonzessionen eine massgebende Einwirkung auf die Gestaltung der Dampfboottarife, namentlich auch der auf den Güterverkehr bezüglichen, zu verschaffen, fand durch einen Bundesbeschluss vom 18. April 1889 ihre vorläufige Erledigung. Durch denselben wird eine Regelung der Angelegenheit auf dem Wege der Gesetzgebung in Aussicht genommen; eine bezügliche Vorlage seitens des Bundesrathes ist noch nicht erfolgt.

Wie im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, sahen sich die Bahnverwaltungen veranlasst, gegen den vom Bundesrath den eidgenössischen Räthen vorgelegten Entwurf zu einem Nachtragsgesetz betreffend Abänderung des Art. 9 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 über die Sonntags- und Werktagsruhe der Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten und deren tägliche Präsenz- und

Arbeitszeit Stellung zu nehmen. Dieser Gesetzesentwurf enthält die Bestimmungen, dass jedem Bahnangestellten wenigstens je der dritte Sonntag freizugeben sei, — dass ausserdem jeder Bahnangestellte Anspruch auf mindestens 14 dienstfreie Werktage im Jahr haben solle, — dass sämmtlichen Angestellten auf je 24 Stunden wenigstens eine achtstündige zusammenhängende Ruhepause gewährt werde, — dass überdem um die Mitte der Arbeitszeit täglich eine Hauptruhepause von mindestens einer Stunde und daneben wenigstens zwei weitere Stunden in Form von Zwischenpausen am Morgen und am Abend freigegeben werden, — endlich dass die Präsenzzeit, d. h. die Zeit, während welcher ein Angestellter in Dienstbereitschaft auf dem Posten sein soll, nicht mehr als 16 Stunden, einschliesslich der Ruhepausen von mindestens 3 Stunden, betragen dürfe. Es sind diese Bestimmungen so einschneidender Natur und besonders beim Maschinen- und Zugspersonal so schwer durchführbar, dass der schweizerische Eisenbahnverband beschloss, an die Bundesversammlung eine Eingabe zu richten, in welcher die Bedenken der Bahnverwaltungen gegen den Entwurf niedergelegt sind. Dieselben richteten sich keineswegs gegen den Grundgedanken des Gesetzes, dem Bahnpersonal die nöthige Ruhe und Erholung zu sichern und dasselbe vor Überanstrengung zu schützen, sondern bloss gegen die Art und Weise, wie derselbe ausgeführt werden soll. Die Verwaltungen erklärten sich somit von vorneherein mit der Gewährung von jährlich 31 Ruhetagen und mit der Festsetzung der täglichen Maximal-Präsenzzeit auf 16 Stunden einverstanden; dagegen bekämpften sie hauptsächlich die Forderung, dass unbedingt jedem Angestellten je der dritte Sonntag frei gegeben werde, wonach 17 Ruhetage auf den Sonntag und 14 auf Werktage zu fallen hätten. Vor Allem wurde darauf hingewiesen, dass das Personal durchgehends mit der bestehenden Regelung der Ruhetage zufrieden sei und eine Änderung nicht wünsche, weil die Freisonntage demselben im Allgemeinen viel weniger konveniren als freie Wochentage nach seiner Wahl. Ferner wurden noch folgende wesentliche Bedenken erhoben: Bedürfe der Bahnbetrieb im Allgemeinen schon eines tüchtigen und zuverlässigen Personals, so bestehe diese Nothwendigkeit in gesteigertem Masse für den Sonntagsverkehr; entziehe man nun den Bahnen an den verkehrsreichsten Tagen den dritten Theil ihres mit dem Dienst vertrauten Personals und zwinge sie, dasselbe durch Arbeitskräfte zu ersetzen die dem Dienst nicht in allen Theilen gewachsen seien, so sei das weder im Interesse der Betriebssicherheit, noch in demjenigen der Bahngesellschaften; die Personalvermehrung könnte sich aus naheliegenden Gründen nicht auf die Sonntage beschränken, sondern müsste eine bleibende sein, und es würde daher, weil zur Zeit das Personal nicht überangestrengt sei, Personalüberfluss entstehen mit allen den bekannten übeln Folgen ungenügender Beschäftigung; die weitere Folge wäre eine ökonomische Einbusse für dasjenige Personal, das theilweise nach der Fahrleistung bezahlt werde, und für die Bahngesellschaften würde sie eine jährliche Mehrausgabe von annähernd einer Million Franken zur Folge haben. Die Wünsche der Bahnverwaltungen wurden schliesslich in folgende Punkte zusammengefasst:

1) dass der Gedanke einer strengen Durchführung jedes dritten Freisonntages und der Vorausbestimmung der Ruhetage aufgegeben und dafür lediglich der Grundsatz aufgestellt werde, dass jeder Angestellte Anspruch auf mindestens 31 Ruhetage im Jahr haben soll, und dass dieselben je nach den verschiedenartigen Verhältnissen und Bedürfnissen entweder ganz oder theilweise in bestimmter Reihenfolge oder nach freier Wahl bestimmt werden können;

2) dass für das Zugs- und Maschinenpersonal die festzusetzende Präsenzzeit und die zusammenhängende Ruhepause nicht als absolutes Maximum beziehungsweise Minimum, sondern als Durchschnitt einer bestimmten Arbeitsperiode zu betrachten und jedenfalls für dass gesammte Dienstpersonal Abweichungen von den aufzustellenden Normen für Ausnahmsfälle (zahlreiche Erkrankungen, Betriebsstörungen etc.) im Gesetze zuzugestehen seien;

3) dass der Zuschlag von einer Stunde zur zusammenhängenden Ruhepause auf eine halbe Stunde reduzirt und nur dann zur Anwendung kommen solle, wenn der betreffende Angestellte mehr als einen Kilometer weit von dem Orte seiner Dienstverrichtungen entfernt wohnt;

4) dass die Vorschrift einer Hauptruhepause um die Mittagszeit, weil für das Fahrpersonal undurchführbar, nicht aufgestellt, sondern einfach festgesetzt werde, dass wenigstens eine der täglichen Ruhepausen nicht weniger als eine Stunde betragen dürfe.

Die Angelegenheit ist zur Zeit noch unerledigt.

Bundesverordnungen betreffend Verhältnisse des Eisenbahnwesens wurden im Berichtsjahr nicht erlassen. Dagegen wurden mit Genehmigung des Bundesrathes zum Eisenbahn-Transportreglement drei weitere Nachträge (VIII, IX und X) ausgegeben, welche sämmtlich nur von untergeordneter Bedeutung sind; über eine Anregung der Bahnen auf Neuausgabe des Reglements unter Aufnahme der zahlreichen Nachträge in dasselbe, womöglich mit gleichzeitiger Ausscheidung der Bestimmungen von tarifarischem Charakter, konnten die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen werden.

Der Prozess der S. C. B. und der N. O. B. gegen den Bund betreffend Ersatz der durch die Nachtzüge Bern-Zürich vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 erwachsenen Kosten (siehe S. 5 des Geschäftsberichtes vom Jahre 1887) hat seine Erledigung noch nicht gefunden, sondern befindet sich erst im Stadium des Beweisverfahrens. Hinsichtlich der Auseinandersetzungen mit den Westschweizerischen Bahnen wegen der Kosten der Nachtzüge vom 16. Oktober 1886 ab wird auf Abschnitt II verwiesen.

Die Verhandlungen mit dem Bundesrath über die Durchführung seines Beschlusses vom 21. Juli 1888 betreffend Berechnung des Reinertrages der Eisenbahnen führten hinsichtlich der Nordostbahn im Berichtsjahr noch zu keiner Verständigung. Einstweilen haben wir davon abgesehen, die Ertragsrechnung der eigenen Linien nach den im Anhang zum genannten Beschluss aufgeführten Sektionen zu zerlegen.

Durch bundesräthlichen Beschluss vom 12. November 1889 wurden einige Normen über die Berechnung des Reinertages der Eisenbahnen, auf Grund dessen die denselben obliegende Konzessionsgebühr zu bestimmen ist, aufgestellt und in Anwendung derselben der Nordostbahn für das Jahr 1888 eine Konzessionsgebühr von Fr. 55,400 aufgelegt; nach jenen Normen wurde als Reinertrag derselben 5.92 % angenommen und sonach in Anwendung von Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 eine Gebühr von Fr. 100 per Bahnkilometer beansprucht, was bei 554 gebührpflichtigen Kilometern die erwähnte Summe ergibt. Gegen diese Belastung erhoben wir nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes Einsprache, indem wir einerseits für die vor 1872 konzedirten Bahnstrecken die hierüber in deren Konzessionen enthaltenen Bestimmungen als massgebend ansehen, wonach die Gebühr im Maximum Fr. 500 per Bahnstunde nicht übersteigen darf, und anderseits hervorhoben, dass ein Theil des Reinertrages der Nordostbahn auf den Filialbahnen und Dampfbooten erzielt worden sei, für welche die Frage der Konzessionsgebühr bereits ihre selbständige Erledigung gefunden habe. Die hierüber entstandene Differenz ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

In den Jahresrechnungen von 1887 hatte der Bundesrath die Belastung der Baurechnung mit den Kosten für kontinuirliche Bremsen beanstandet. Diese Frage wurde bundesgerichtlich ausgetragen und dabei im Sinne der herwärtigen Auffassung dahin entschieden, dass jene Kosten, einschliesslich derjenigen für Montirung, der Baurechnung belastet werden dürfen, unter Abschreibung der Kosten für die dagegen in Wegfall kommenden älteren Bremsbestandtheile.

Ein am 8. Oktober 1887 vor dem Hafen in Lindau stattgefundener Zusammenstoss des österreichischen Dampfbootes „Habsburg“ mit dem bayerischen Dampfboot „Stadt Lindau“ gab den vereinigten Dampfschiffahrts-

verwaltungen für den Bodensee und Rhein Anlass, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Schifffahrtsverkehrs zu treffen und eine Revision der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, welche im Jahr 1867 als Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten abgeschlossen worden ist, anzustreben. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde ein bezüglicher Entwurf fertig gestellt und von den schweizerischen Verwaltungen dem Eisenbahndepartement unterbreitet, mit dem Bemerken, dass der Entwurf für die Entschliessungen der Regierungen nicht massgebend, sondern lediglich eine gutachtliche Äussserung der Dampfschiffverwaltungen und ihrer mit dem nautischen Dienst vertrauten Organe sein solle.

Vom schweizerischen Zolldepartement ist anlässlich der Verhandlungen betreffend den Winterfahrtenplan 1889/90 das Begehren gestellt worden, dass zwischen Ankunft der Dampfboote in Romanshorn und Abgang der korrespondirenden Nordostbahnzüge eine Umschlagszeit von mindestens 20 Minuten eingeräumt werden müsse, um den Bedürfnissen der Zollrevision zu genügen. Diess gab den Anstoss, die Möglichkeit der Vornahme der Zollrevision auf den Schiffen der Schnellkurse Lindau-Romanshorn in Betracht zu ziehen. Das eidgenössische Zolldepartement erklärte sich mit der Zollbehandlung auf diesen Dampfschiffkursen unter gewissen, hierseits nicht beanstandeten Bedingungen einverstanden; die Neuerung wird indess kaum zur Durchführung gelangen, weil wir bei den Hauptkursen die geforderte Umschlagszeit gewähren konnten und überdies die bayerische Verwaltung sich hinsichtlich ihrer Schiffe ablehnend verhält.

Mit dem schweizerischen Zolldepartement wurde ein neuer Vertrag über die Errichtung eines eidgenössischen Niederlagshauses in Romanshorn, beziehungsweise über die Beziehung der Bahnverwaltungen zu dem bestehenden Niederlagshause und ihre Leistungen für dasselbe abgeschlossen.

Beim Eisenbahndepartement wurde das Gesuch gestellt, von der Führung von Personenwagen I. Klasse in den Zügen auf der Linie Etzweilen-Singen entbunden zu werden, mit der Begründung, dass die Nachfrage nach der I. Klasse auf dieser Linie ein ausserordentlich seltenes Ereigniss sei, und dass, wenn es vorkomme, dem betreffenden Reisenden die Nichtraucherabtheilung II. Klasse zur Verfügung gestellt werde. Diesem Gesuche wurde entsprochen, in der Meinung, dass den Reisenden I. Klasse, welche in der II. Klasse untergebracht werden müssen, die Taxdifferenz zwischen I. und II. Klasse zurückzuvergüten sei.

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über bauliche und Betriebs-Verhältnisse, sowie über tarifarische Angelegenheiten der Eisenbahnen waren auch im Berichtsjahr sehr zahlreich. Zum grossen Theil fanden sie nicht ausschliesslich mit der Nordostbahn statt, sondern wurden durch den schweizerischen Eisenbahnverband geführt, worüber wir nach bisheriger Übung im folgenden Abschnitt berichten.

Hinsichtlich der sogenannten Moratoriumslinien ist im Anschluss an die letztjährigen Mittheilungen, was zunächst die rechtsufrige Zürichseebahn betrifft, zu erwähnen, dass die Gesellschaft für Begründung derselben einen Beschluss des zürcherischen Kantonsrathes erwirkt hat, wodurch die Pflicht des Kantons Zürich zur Einzahlung der auf ihn entfallenden Quote des Subventionsdarleihens nach Massgabe des Fortschreitens der Bauten erneut anerkannt worden ist. Ferner erinnern wir an die letztjährige Mittheilung, wonach wir uns mit der Bundesbehörde geeinigt haben, von den seinerzeit auf Amortisationskonto getragenen Verwendungen für die rechtsufrige Bahn im Betrage von Fr. 3,126,137. 67 als für die Linie noch verwendbar Fr. 2,520,000 auf deren Baukonto überzutragen, die übrigen Fr. 606,137. 67 dagegen in Amortisation zu belassen; diese Buchung wurde auf Schluss des letzten Berichtsjahres durchgeführt.

Hinsichtlich der Linie Dielsdorf-Niederweningen ist zu erwähnen, dass das von der Landesgegend übernommene Subventionsdarleihen von Fr. 157,000 einbezahlt wurde, mit Ausnahme der auf Dielsdorf entfallenden Fr. 10,000, deren Einzahlung an die (nach den bundesräthlich genehmigten Bauplänen seither erfüllte) Bedingung des Verbleibens der Station Dielsdorf an bisheriger Stelle geknüpft ist. Von den früheren Verwendungen für die Linie wurden mit bundesbehördlicher Zustimmung im Berichtsjahre Fr. 1800 wieder auf Baukonto getragen, während die übrigen Fr. 8,605.09 im Amortisationskonto verbleiben.

Für die mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinsam zu erbauende Linie Koblenz-Stein wurde mit Rücksicht darauf, dass das Rollmaterial derselben ganz von der Nordostbahn als Betriebspächterin zu stellen sein wird, noch ein ergänzender Finanzausweis für die zweite Hälfte der Kosten dieses Materials geleistet, während im Übrigen für die zweite Hälfte der Baukosten der Finanzausweis durch die Centralbahn erbracht wurde. Beide Gesellschaften nahmen mit Ermächtigung der Bundesbehörde eine Rückbelastung ihrer Baukonti mit je Fr. 21,844. 85 als noch bestehendem Werth der früheren Verwendungen für Koblenz-Stein vor; je Fr. 23,329. 54 derselben bleiben auf dem Amortisationskonto jeder Gesellschaft.

Hinsichtlich der Linie Etzweilen-Schaffhausen hat sich die dafür gebildete Gründungsgesellschaft, ohne unserseitige Mitwirkung, durch die Bundesversammlung die noch mangelnde Konzession für das Schlussstück von der schaffhausen'schen Grenze bei Feuerthalen zum Bahnhof Schaffhausen ertheilen lassen, wobei zu erwähnen ist, dass eine Anzahl wesentlicher Konzessionsbestimmungen namhaft ungünstiger gestaltet wurden als in der bis kurz vorher von den Bundesbehörden festgehaltenen sogenannten Normalkonzession. Die Verhandlungen mit der genannten Gesellschaft betreffend Übernahme des Baues und Betriebes dieser Bahn durch die Nordostbahn wurden eingeleitet, aber nicht zum Abschlusse gebracht; es zeigen sich Schwierigkeiten für Beibringung desjenigen Theiles des Baukapitals, welchen die Landesgegend, beziehungsweise die nach den bestehenden Vereinbarungen zu bildende besondere Bahngesellschaft übernommen hat, und daher wurde in Prüfung gezogen, ob eine Lösung auf anderer Grundlage gefunden und für beide Kontrahenten annehmbar gestaltet werden könne.

Was die Linie Eglisau-Schaffhausen anlangt, so konnten einstweilen weitere Schritte unterbleiben. Die nächstliegende Aufgabe wird hier die Wiedereinholung der Konzession für die über badisches Gebiet führende Strecke sein, nachdem früher eine bezügliche Konzession mit der grossh. badischen Regierung zwar vereinbart, allein zufolge der Krise, welche die Nordostbahn seinerzeit das Moratorium nachzusuchen veranlasste, nicht rechtskräftig geworden ist.

Die Konzessionsertheilung für Thalweil-Zug an unsere Gesellschaft fand im Berichtsjahre nicht mehr statt, trotzdem ein bezüglicher Antrag vom Bundesrath bei der Bundesversammlung eingebracht wurde. Die definitive Beschlussfassung der Bundesbehörden hierüber bleibt zu gewärtigen. Einstweilen haben wir uns veranlasst gesehen, sowohl das für die Landesgegend amtende Komite als die betheiligten beiden Kantonsregierungen auf die ausnahmsweisen Erschwerungen aufmerksam zu machen, welche der bundesräthliche Konzessionsentwurf enthält, unter Hinweis auf den Vorbehalt, welchen die Nordostbahn für derartige Fälle in die Vereinbarung vom Jahr 1872 niedergelegt hat.

Was die Massnahmen für die Ausführung der Moratoriumslinien anlangt, so erlauben wir uns, auf den V. Abschnitt gegenwärtigen Berichtes zu verweisen.