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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 42 (1894)

Artikel: Zweiundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1894

Autor: Birchmeier

Kapitel: 2: Verhältnis zu andern Transportanstalten

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730496

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

Gegen diese Steuerforderungen, soweit sie uns unbegründet erschienen, wurden die nötigen rechtlichen Schritte eingeleitet, die auch bereits teilweise Erfolg hatten.

Zu Verhandlungen mit der Bundesbehörde über Tarif- und Verkehrsfragen geben infolge des derselben zustehenden Rechtes der Genehmigung der Tarife und Kenntnisnahme aller sonstigen Verkehrsvereinbarungen alle Tarifmassnahmen Anlass, und es würde daher um so eher zu weit führen, derselben hier einzeln zu erwähnen, als wir hierüber andern Orts (s. Titel II) berichten. Doch wollen wir hier noch der Erörterungen gedenken, die mit dem Eisenbahndepartement bezw. mit dem h. Bundesrate über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette gepflogen worden sind. Die Frage hat ihren Ausgangspunkt in einem diesfälligen Postulate in der Bundesversammlung, und es hatte ein Beschluss des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, dahin gehend, eine Verlängerung um einen Tag zu bewilligen, gleichzeitig aber zur Fernhaltung von Missbräuchen die Unübertragbarkeit der Retourbillette nach Antritt der Fahrt und die Abstempelung derselben bei Fahrtunterbrechungen einzuführen, die Genehmigung des h. Bundesrates erhalten. Dagegen erhob sich nun aber, namentlich gegen die erstere dieser beiden Beschränkungen, in der Presse eine lebhafte Opposition, die nicht nur die Zweckmässigkeit, sondern auch die Berechtigung derselben in Frage stellte. Wir hatten von jeher den reellen Nutzen der zweiten Massnahme, die das reisende Publikum, namentlich das unerfahrene, mehr belästigt haben würde, bezweifelt und konnten uns ohne weiteres dazu verstehen, sie fallen zu lassen. Hinsichtlich der Erklärung der Unübertragbarkeit der Billette mittelst Aufdruck eines entsprechenden Vormerks auf dieselben hat unser Verwaltungsrat, dem wir die Sache zur Kenntnis brachten, beschlossen, ohne in die Rechtsfrage einzutreten, vorderhand auch auf diese Beschränkung zu verzichten. Da aber ein wesentlicher Teil der übrigen Verwaltungen an der formellen Feststellung dieses Rechts im Transportreglement und der entsprechenden Notiz auf den Billetten festhält, konnte die Angelegenheit bis jetzt nicht zum Austrag gebracht werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen unter den Verwaltungen der verschiedenen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr angehörenden Staaten zu dem Zwecke, allen für die internationalen Verbände gültigen Reglementen dieselben Zusatzbestimmungen zu Grunde zu legen, sind im Berichtsjahre weitergeführt worden. Ein daheriger Entwurf liegt zur Stunde vor. Die Verhandlungen hierüber sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

In Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist bestimmt, dass wenigstens alle drei Jahre eine aus Delegierten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten soll, um allfällig notwendig erachtete Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Da eine solche Konferenz im Laufe des Jahres 1895 stattfinden soll, hat die Aufsichtsbehörde zu erfahren gewünscht, ob seitens der schweizerischen Bahnverwaltungen irgend welche Wünsche oder Begehren um Änderung von Bestimmungen des Übereinkommens vorzubringen seien. Die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes haben in einer gemeinsamen Rückäusserung dem Eisenbahndepartemente bekannt gegeben, welche Lücken und Unklarheiten im Wortlaute des Übereinkommens ihrer Ansicht nach beseitigt werden sollten.

Nachdem das internationale Übereinkommen im wesentlichen auch eine Umgestaltung der innerstaatlichen Transportreglemente zur Folge gehabt hatte, musste auch das bisherige Bodenseebetriebsreglement

einer Revision unterzogen werden. Es gelang, ein den verschiedenen Gesetzgebungen Rechnung tragendes Reglement zu stande zu bringen, welches von allen betreffenden Staatsbehörden die Genehmigung erhalten hat und das mit 1. Februar 1895 in Kraft getreten ist.

Das Eisenbahndepartement gab unterm 26. Mai in Ausübung der Kompetenz, welche der administrativen Behörde nach Art. 30 des Eisenbahngesetzes zukommt, seinen Entscheid über die Frage ab, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Arth-Goldau zu nehmen habe. Derselbe lautete:

1. Die Aargauische Südbahn ist gehalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth-Goldau an die Gotthardbahn anzuschliessen.

2. Über die Beordnung des Betriebes auf der Strecke Immensee-Arth-Goldau ist die Verständigung der beiden Bahnen vorbehalten.

Da Disp. 1 nach den Motiven an die doppelte Bedingung geknüpft wurde, dass über den Betrieb der Gotthardbahnstrecke vom jetzigen konzessionsgemässen Anschlusspunkte der Aarg. Südbahn, Immensee, nach Arth-Goldau eine Verständigung der beiden Bahnen zu stande komme, und dass die Aarg. Südbahn für den Bau und Betrieb des Gemeinschaftsbahnhofes in Arth-Goldau nicht zu pekuniären Leistungen verhalten werde, welche diejenigen für die Herstellung des Anschlusses in Immensee übersteigen würden, wurde seitens der Aarg. Südbahn auf den Rekurs an den Bundesrat verzichtet. Das gleiche geschah seitens der Gotthardbahn, wobei diese jedoch der Anschauung Ausdruck gab, dass die Tragweite des Entscheides ausschliesslich durch den Wortlaut der Dispositive gegeben sei und die Erwägungen an denselben nichts ändern können. Es bleibt nun zu gewärtigen, ob hieraus Anlass entstehen wird, auf den Entscheid des Eisenbahndepartements zurückzukommen.

Aus den Motiven des Entscheides des Eisenbahndepartements ist ferner hervorzuheben, dass letzteres dem Anschluss der Aarg. Südbahn an die Gotthardbahn in Arth-Goldau im wesentlichen deshalb den Vorzug geben zu sollen glaubte, weil derselbe bei einer späteren Vereinigung der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn den grösseren Vorteil biete.

Infolge dieses Entscheides ging sodann die Gotthardbahn an die Ausarbeitung eines definitiven Projektes für den Umbau des Bahnhofes Arth-Goldau und legte dasselbe dem Bundesrate vor, welcher in üblicher Weise darüber Verhandlungen mit den beteiligten Bahnen veranstaltete. Dieselben gelangten im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse.

Wie wir im letzten Geschäftsberichte mitteilten, hat die Gotthardbahn ihren an den Bundesrat gerichteten Antrag auf Verpflichtung der Nordostbahn zur Übernahme des zukünftigen Betriebes auf ihrer Strecke Zug-Goldau einstweilen zurückgezogen und unserer Verwaltung zum Zwecke der Herbeiführung einer freien Vereinbarung weitere direkte Eröffnungen in Aussicht gestellt. Solche Eröffnungen sind im Berichtjahre indessen noch nicht erfolgt.

Durch Aktionärkreise der Schweizerischen Südostbahngesellschaft angebahnte Verhandlungen über den Ankauf der Südostbahn durch die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wurden durch die im Juli in Funktion getretene neue Verwaltung der Nordostbahn nicht weiter verfolgt.

Die Schweizerische Seethalbahn beabsichtigt, auf Grund der Bundeskonzession vom 26. September 1890 die Linie Beinwyl-Lenzburg bis Wildegg fortzusetzen unter Anschluss an die Nordostbahnstation daselbst. Zu diesem Zwecke sind von der Seethalbahn Unterhandlungen über die Frage des technischen Anschlusses an die Station Wildegg und die Bedingungen der Mitbenutzung derselben eingeleitet worden, welche bereits zu einer

grundsätzlichen Einigung über die Bewerkstelligung des technischen Anschlusses geführt haben, vorbehältlich der vertraglichen Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse, über welche die Verhandlungen im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gediehen sind.

Der Sihlthalbahngesellschaft ist durch Bundesbeschluss vom 15. Juni 1894 die Konzession für den Weiterbau ihrer Linie von der bisherigen Endstation Sihlwald bis zur Steinmatt behufs Anschluss an die dortige Nordostbahnstation Sihlbrugg der Linie Thalweil-Zug auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung dieser Linie erteilt worden, infolge dessen über die Einführung der genannten Strecke in die Station Sihlbrugg und die daherige Gestaltung dieser letztern, sowie die von der Nordostbahn zu stellenden Mitbenutzungsbedingungen Verhandlungen zwischen der Nordostbahn und der Sihlthalbahn eingeleitet wurden. Ein bezüglicher Vertrag ist noch nicht zu stande gekommen. Dagegen sind die technischen Fragen in der Hauptsache geregelt.

Der neue Gemeinschaftsvertrag betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtsstrecke Sentimatt-Luzern ist im Frühjahr im wesentlichen auf der im letztjährigen Geschäftsberichte bezeichneten Grundlage perfekt geworden. Die Umbauarbeiten für den Bahnhof und die Zufahrtsstrecke sind schon seit November 1893 im Gange und schreiten rasch vorwärts.

Pendent sind dagegen noch die im letzten Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit der Centralbahn betreffend Neuregelung der Betriebsentschädigungen der Gemeinschaftsbahnen, mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Festsetzung der Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil, ferner der Prozess mit der Schweizerischen Südostbahn betreffend Kostenbeteiligung der letztern an in ihrem Interesse vom Bundesrat der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen.

Ferner sind Verhandlungen mit der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen eingeleitet worden über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhof Schaffhausen infolge der ihrer Vollendung entgegengehenden Erweiterung desselben.

Auch im Berichtsjahre ist noch keine Abrechnung über die Beteiligung der verschiedenen, nach gegenseitigem Versicherungsvertrag zur Mittragung der Entschädigungsfolgen aus den Unfällen von Mönchenstein und Zollikofen verpflichteten Bahngesellschaften an seit 1892 weiter zur Auszahlung gelangten Entschädigungen erfolgt. Nach schätzungsweiser Berechnung auf Grund der Angaben der Jura-Simplon-Bahn über die bis Ende 1894 erfolgten Vergleiche und Gerichtssprüche dürfte sich die Gesamtbeteiligung der Nordostbahn bis Ende 1894 auf ca. Fr. 420,000 belaufen. Zur Schätzung der Beteiligung aus den Ende 1894 noch pendenten Fällen mangeln uns annähernd sichere Anhaltspunkte. Mehr als Fr. 150,000 dürften indessen für die Nordostbahn kaum mehr im Spiele sein.

In unsern kommerziellen Beziehungen zu andern Bahnverwaltungen sind im Jahre 1894 keine wesentlichen Änderungen eingetreten. Zwar hätte mit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn eine Änderung in der Leitung resp. Teilung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Zürich und Ziegelbrücke eintreten sollen, und eine solche ist in den betreffenden Verträgen mit den Vereinigten Schweizerbahnen auch vorgesehen, allein es war nicht möglich, hierüber auf den genannten Zeitpunkt zu einer Verständigung mit den Vereinigten Schweizerbahnen zu gelangen, und es wird daher seinerzeit nach Abschluss derselben eine rückwirkende Anwendung im Rechnungswege eintreten müssen.

Eine sehr umfangreiche und langwierige Angelegenheit, die im Berichtsjahre ihren Abschluss gefunden hat, ist die Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen an Stelle der bisherigen Ausgabe vom Jahre 1888. Die neue

Ausgabe ändert weder an den wesentlichen Transportbedingungen, noch an den Grundlagen der Warenklassifikation irgend etwas; sie bringt lediglich neben nur redaktionellen Änderungen Modifikationen in nebensächlichen Transportbedingungen und eine Anzahl Ergänzungen und Versetzungen im Warenverzeichnisse und damit die Wiederherstellung der im Laufe der Jahre verloren gegangenen möglichsten Übereinstimmung mit dem Texte des deutschen Tarifes, was für den Konkurrenz- und direkten Verkehr von grosser Bedeutung ist.

Infolge der Eröffnung neuer Linien und Erschöpfung des Vorrats ist auch eine neue Ausgabe unseres internen Gütertarifs an Hand genommen worden. Dieselbe konnte indessen im Berichtsjahre nicht mehr fertiggestellt werden. Desgleichen hat eine schon im Juni dem Eisenbahndepartemente vorgelegte neue Ausgabe des ebenfalls bald vergriffenen internen Personentarifs noch nicht zur Ausgabe gelangen können, und haben wir uns hier ebenfalls für die neuen Linien mit Nachträgen und provisorischen Tarifen behelfen müssen und können.

Von den wichtigern gemeinschaftlichen Tarifmassnahmen der schweizerischen Bahnen erwähnen wir nur die nachstehenden:

1. Die Aufstellung eines Ausnahmetarifs für die wichtigern und billigern Düngemittel auf der Basis von 4 Cts. pro Tonnenkilometer nebst normaler Expeditionsgebühr für alle schweizerischen Bahnen.

2. Die vollständige Neuberechnung der Reexpeditionstarife ab Delle, Locle, Verrières und Genf transit, nach der Ostschweiz.

3. Die einlässliche Prüfung der vom Schweizerischen Handels- und Industrieverein angeregten Frage der allgemeinen Ermässigung der Kohlentarife. Die schweizerischen Bahnen sind dabei zu einem ablehnenden Bescheide gelangt.

4. Die Berichterstattung an den h. Bundesrat über die im Nationalrate von Herrn Fonjallaz gestellte Motion betreffend Ermässigung der Tarife für Weintransporte. Dieselbe ist ebenfalls in ablehnendem Sinne ausgefallen.

Die übrigen Tarifmassnahmen, aus Neuausgaben, Ergänzungen und Korrekturen bestehend, waren, wie es bei der stetig fortschreitenden Ausdehnung und Komplikation der Tarife nicht anders mehr sein kann, sehr zahlreich. Die diesfälligen Verfügungen zählen nach Hunderten, und es hätte keinen Wert, sie einzeln hier anzuführen.

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital besteht unverändert aus

	108,000	volleinbezahlten Stammaktien	à Fr. 500. —	Fr. 54,000,000. —
und	52,000	„ Prioritätsaktien	„ „ 500. —	„ 26,000,000. —
zusammen	160,000	Stück		Fr. 80,000,000. —

welche nun sämtlich auf den Inhaber lauten, nachdem die vier letzten, noch ausstehenden, Namensaktien im Laufe des Berichtjahres gegen Inhaberaktien umgetauscht worden sind.

Vom 1. Januar 1894 an waren alle Aktien stimm- und dividendenberechtigt.

Das Obligationenkapital hat sich durch Ausgabe eines 3 1/2 % Obligationenanleihens um den Betrag von 10 Millionen Franken erhöht.

Wie im vorjährigen Geschäftsbericht schon erwähnt, hatte die ausserordentliche Generalversammlung vom 16. November 1893 die Schlussnahme über den Antrag des Verwaltungsrates betreffend Ermächtigung zur Ausgabe