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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 44 (1896)

Artikel: Vierundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1896

Autor: Birchmeier

Kapitel: 2: Verhältnis zu andern Transportanstalten

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730410

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

kommenden Subventionsofferte. Die Angelegenheit ist indessen insofern noch nicht zum Abschlusse gelangt, als der Verwaltungsrat noch weitere Erhebungen über die Frage der Situierung für notwendig erachtet hat.

Der Eröffnungstermin für die beiden neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug ist auf unser Gesuch vom Bundesrate übereinstimmend auf den 1. Juni 1897 angesetzt worden, nachdem auch die Frist für die Eröffnung der neuen Strecke Zug-Arth/Goldau der Gotthardbahn bis zu diesem Termine verlängert worden war.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellte Vorlage an den Verwaltungsrat über die Verlängerung oder Erneuerung der Union commerciale ist im Laufe des Jahres erfolgt, und es hat der Verwaltungsrat die Zustimmung zur provisorischen Verlängerung der Union unter der Bedingung erteilt, dass die von der Nordostbahn geltend gemachten Grundsätze bezüglich der Ermittlung der Distanzen für Linien mit ausnahmsweisen Steigungen von den übrigen Unionsverwaltungen anerkannt werden. Vorläufig bleibt nun die Union in Kraft bis Ende 1898.

Die mit derselben zusammenhängenden Verträge mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehre sind dem Verwaltungsrate ebenfalls vorgelegt worden; deren Behandlung fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr. Dagegen ist im Laufe des Jahres noch die neue Vereinbarung mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Personenverkehre vom Verwaltungsrate genehmigt worden und in Kraft getreten. Sie bezweckt hauptsächlich die Einfügung der rechtsufrigen Seebahn in die Beteiligung am Personenverkehre Zürich-und weiter-Ziegelbrücke und weiter neben den Routen via Uster und via Thalweil.

Von den immer zahl- und umfangreicher werdenden Arbeiten im Tarifwesen erwähnen wir zunächst die beiden bedeutendsten: die Neu-Ausgabe der allgemeiuen Tarifvorschriften und der Warenklassifikation im schweizerischen Güterverkehre und den neuen internen Gütertarif der Nordostbahn. Erstere ist durch die inzwischen eingetretenen vielfachen Verbesserungen, Ergänzungen und Änderungen des Tarifs der deutschen Bahnen notwendig geworden; letzterer wurde durch die neue Vermessung der Bahn und den Aufbrauch der Vorräte, sowie durch die Notwendigkeit der Veereinigung der vielen Nachträge mit dem Tarife veranlasst; Änderung der Tarifgrundlagen traten dabei nicht ein. Sehr schwierig sind die Tarifverhältnisse im Verkehre mit Frankreich, der gänzlich abweichenden Grundlagen der beiderseitigen internen Tarife wegen. Es existieren deswegen, von wenigen Spezialtarifen für gewisse Güter für wenige Stationen abgesehen, keine direkten Tarife für den Verkehr mit den französischen Bahnen, sondern nur Tarife ab den Grenzstationen, in welchen indessen jeweils die bestehenden Konkurrenzverhältnisse berücksichtigt werden. Diese äusserst komplizierten Tarife sind im Laufe des Jahres umgearbeitet worden. Die übrigen Tarifarbeiten führen wir nicht besonders auf.

Die Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, und im Zusammenhange damit blieb auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen beigetretenen Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aus.

Mit Bezug auf die Mitbenutzung der Station Sihlbrugg (Thalweil-Zug) durch die Sihlthalbahn war bis jetzt eine gütliche Verständigung über die Entschädigungsleistungen der Sihlthalbahn an die Nordostbahn nicht möglich. Da der Anschluss der Sihlthalbahn eine Erweiterung der Station mit bedeutenden Kosten bedingt hatte, wurde vorläufig, da die Verwaltung der Sihlthalbahn es ablehnte, für das Anlagekapital im Betrage der Mehrkosten aufzukommen, vor Bundesgericht von uns Klage auf Deckung der fraglichen Kosten, eventuell gegen Einräumung von Miteigentum, anhängig gemacht, vorbehältlich späteren besondern Austrags der Frage der Verteilung der Jahreskosten der Station.

Auch mit den Vereinigten Schweizerbahnen ist die ähnliche Angelegenheit betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch unsere rechtsufrige Zürichseebahn noch nicht zum Abschlusse gelangt. Vorläufig entrichten wir den Vereinigten Schweizerbahnen die von uns anerkannten Anteile an den Bahnhofkosten in Gewärtigung der endgültigen Erledigung der Angelegenheit, sei es auf dem Wege gütlicher Verständigung, sei es auf dem Wege des Prozesses.

Auch die Neuregelung der Bedingungen für die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg durch die Seethalbahn mit Rücksicht auf die Eröffnung der Station Lenzburg-Stadt, eigene Station der Seethalbahn, harrt noch der Erledigung.

Ebenso schweben noch die Verhandlungen mit den badischen Staatsbahnen über die beidseitige Kostenbeteiligung an dem erweiterten Bahnhof Schaffhausen.

Mit Bezug auf die Mitbenutzung des Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn (mit Zug-Goldau) sind in neuester Zeit die Verhandlungen zum Zwecke des Abschlusses eines Vertrages wieder aufgenommen worden, aber noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Als Betriebsverwaltung der Bötzbergbahn, Miteigentum der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn, erwähnen wir noch der Bedeutung des Objektes wegen den Umbau des S. C. B.-Bahnhofes Basel, über welchen zur Zeit noch Verhandlungen vor dem Eisenbahndepartement schweben. Es stehen sich hier das Projekt der Schweiz. Centralbahn, Umbau des Personenbahnhofes, unter Beibehaltung der Gestalt als Durchgangsbahnhof, unter Verlegung des Güterbahnhofes nach dem Wolf, und das Projekt der Regierung, wonach der Personenbahnhof als Kopfbahnhof, unter Tieferlegung behufs Überführung der Strassenzüge, umgebaut werden soll, gegenüber. Letzteres, das bedeutende Mehrkosten bedingt, verfolgt vorzugsweise die städtischen Interessen (die Verlegung des Güterbahnhofes nach dem Wolf ist hiebei ausser Streit), während ersteres, ohne diese Interessen hintanzuhalten, dem Betriebe besser dient und thunlichste Ökonomie beobachtet, wobei immerhin die Gesamtunkosten noch gegen zehn Millionen Franken ansteigen.

Die bundesgerichtliche Entscheidung in Sachen unserer Verwaltung gegen die Schweiz. Südostbahn betreffend Kostenbeteiligung an der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen steht im laufenden Jahre zu erwarten.

Der Umbau des Bahnhofes Luzern und die zweispurige Zufahrt Sentimatt-Luzern sind im Berichtsjahre insoweit vollendet worden, dass die neuen Anlagen dem Betriebe übergeben werden konnten. Im Bahnhofe Luzern sollen noch einige Ergänzungsbauten erstellt werden, über die eine definitive Schlussnahme der beteiligten Bahnen im Berichtsjahre indessen noch nicht erfolgte.

Wegen einiger Fälle, wo die Heilung der Verletzten sich in die Länge zieht, konnte eine Schlussrechnung über die Versicherungsleistungen aus dem Vertrage vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung von Entschädigungen für Eisenbahnunfälle mit Bezug auf die Unfälle von Mönchenstein und Zollikofen immer noch nicht stattfinden. Auf Grund der von der Jura-Simplon-Bahn vorgelegten III. Abrechnung per Ende 1895 und der IV. und V. Abrechnung vom 17. April und 28. Dezember 1896 hatten wir neuerdings eine Entschädigungsquote zu übernehmen von netto Fr. 102,789. 61 Cts., die der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen wurde. Die Leistungen der Nordostbahn betragen bis heute Fr. 507,588. 68 Cts.

Der Schiedsspruch des Centralamtes für den internationalen Transport in der im letztjährigen Berichte erwähnten Streitigkeit zwischen den süddeutschen und den schweizerischen Bahnen (exklusive Gotthardbahn) betreffend die Vergütungen für gegenseitige Benutzung der Güterwagen steht erst im laufenden Jahre zu erwarten.

Die Vorschriften des Schweizerischen Eisenbahnverbandes betreffend die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonales, welche im Jahre 1895 auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe aufgestellt worden waren, gelangten nun im Berichtsjahre allgemein zur Einführung.

Mit der Revision des Allgemeinen Reglementes über den Fahrdienst, die im Vorjahre abgeschlossen wurde, ging Hand in Hand die Revision der Signalordnung, die im Berichtsjahre bis auf einen Punkt, die Signalisierung von Fakultativ- und Extrazügen betreffend, zum Abschlusse gelangte. Auch bezüglich des angeführten letzten, noch nicht bereinigten Punktes steht nun eine demnächstige Einigung in Aussicht.

III. Finanzverwaltung.

Infolge der im Vorjahr durchgeführten, im Geschäftsbericht für 1895 einlässlich besprochenen, fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien besteht das Aktienkapital unserer Gesellschaft seit dem 1. Januar 1896

aus	158,967	Stammaktien	à Fr. 500 . . .	Fr. 79,483,500. — Cts.
und „	1,033	Prioritätsaktien	à „ 500 . . .	„ 516,500. — „
Zusammen	160,000	Stück	. . . . .	Fr. 80,000,000. — Cts.

Von den konsolidierten Anleihen hat sich nur das Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen um Fr. 120,000 vermehrt, für welchen Betrag die bezüglichen Obligationentitel ausgeliefert wurden.

Dagegen wurden die beiden 4 % Obligationenanleihen vom 1. Dezember 1885 im Betrage von Fr. 15,000,000 und vom 1. Oktober 1886 von Fr. 20,000,000 auf den 1. Februar beziehungsweise 1. April 1897 zur Rückzahlung gekündet und den Obligationeninhabern gleichzeitig deren Konversion in 3½ % Obligationen zum Kurse von 100,75 % angeboten. Auf die durch die Konversion nicht absorbierten Obligationen wurde eine Barsubskription zum gleichen Kurse eröffnet. Beide Operationen wurden ohne Garantie seitens von Bankinstituten durchgeführt. Der daherige Agiogewinn wird erst im Jahre 1897 zur Verrechnung gelangen.