

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 47 (1899)

Artikel: Siebenundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1899

Autor: Birchmeier

Kapitel: 2: Verhältnis zu andern Transportanstalten

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730460>

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: 07.01.2026

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

Mit Bezug auf die Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien ist vom Eisenbahndepartement eine neue Kundgebung eingegangen, welche die Veranlassung einer erneuten Prüfung bezweckt.

Mit Zustimmung des Verwaltungsrates haben wir mit den Ufergemeinden des Zürichsees die Vereinbarung getroffen, dass gegen eine jährliche Betriebssubvention von Fr. 18,000, an der sich die Regierung des Kantons Zürich mit Fr. 3000 beteiligt, unser Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee für zwei weitere Jahre, also vom 1. Oktober 1899 bis 30. September 1901, fortgesetzt werden solle. Dabei ist bestimmt, dass wir für die Längsfahrten nur ein Schiff zu stellen haben, das vom 1. Juli bis 10. September je eine Längsfahrt am Vormittag und am Nachmittag täglich in bisheriger Lage nach von uns zu bezeichnender Stationsbedienung auszuführen hat. In der übrigen Zeit des Monats September, ferner in den Monaten Oktober, April, Mai und Juni soll an schönen Sonntagen je eine Nachmittagslängsfahrt ausgeführt werden. Der Querfahrtendienst wird Sommer und Winter ungefähr in bisheriger Weise mit zwei Schiffen und zwei Personalen innert den durch das Arbeitszeitgesetz gegebenen Grenzen ausgeführt.

Die Verwaltung wird sich nun seiner Zeit schlüssig zu machen haben, ob und unter welchen Bedingungen vom 1. Oktober 1901 an der Betrieb weiterzuführen sei. Mit dem Eisenbahndepartement haben wir uns dahin verständigt, dass eventuell für die Folge auf die Konzession verzichtet werden kann. Vorerst soll aber noch gemäss Beschluss des Verwaltungsrates mit dem Bundesrate darüber verhandelt werden, ob und unter welchen Bedingungen der Bund die Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee auf den Zeitpunkt der Verstaatlichung der linksufrigen bzw. rechtsufrigen Zürichseebahn zu übernehmen geneigt wäre.

Gemäss unserm Antrag erhielten wir ferner vom Verwaltungsrat den Auftrag, die Taxen des Querverkehrs wiederum auf die Höhe vor dem 1. September 1898 zu bringen, sofern auch die Dampfschiffgesellschaft Wädenswil die gleiche Erhöhung vornehme. Die von dieser Gesellschaft seiner Zeit vorgenommene Ermässigung war eine ganz unangezeigte Konkurrenzmaßnahme, die, uns zu gleichem Vorgehen nötigend, nur beide Teile schädigte. Die Wädenswiler Gesellschaft erklärte sich denn auch mit der Wiedererhöhung einverstanden und es ist diese mit 1. Januar 1900 in Kraft getreten; über deren Wirkung auf den Verkehr und die Einnahmen können wir uns also noch nicht aussprechen. Seither ist übrigens die Wädenswiler Gesellschaft in Liquidation getreten und hat ihre zwei Schiffe an die Zürcher Dampfbootgesellschaft verkauft. In welcher Weise nun diese in der Folge die Konkurrenz der Wädenswiler Unternehmung fortsetzen wird, bleibt abzuwarten.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Im letzten Bericht haben wir die Erwartung ausgesprochen, dass in Bälde die infolge der Pariser Revisionskonferenz vom 16. März bis 2. April 1896 nötig gewordene Neu-Ausgabe des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr erscheinen werde. Dieselbe steht indessen am Ende des Berichtsjahres noch aus, trotzdem, wie früher schon erwähnt, die sämtlichen in Betracht kommenden Staaten die Beschlüsse der Konferenz ratifiziert haben.

Auch die Verhandlungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände führten noch nicht zu einem definitiven Abschluss. Das mit der Angelegenheit betraute Komitee hielt am 17./18. Mai 1899 eine weitere Konferenz in Paris ab, aus welcher ein V. Entwurf hervorging, der nun im Laufe des Jahres 1900 einer letztmaligen Beratung und seiner definitiven Redaktion unterstellt werden soll, worauf der Inkraftsetzung der vereinheitlichten Bestimmungen hoffentlich keine Schwierigkeiten mehr entgegenstehen werden.

Die Unterhandlungen mit Rumäniens betreffend die Erstellung eines direkten Tarifes zwischen Rumäniens und der Schweiz wurden während des Geschäftsjahres zwar fortgesetzt, führten aber zu keinem positiven Resultat. Die rumänischen Staatsbahnen hatten den Vorschlag gemacht, es seien provisorisch und per analogiam die Bestimmungen des „Internationalen Übereinkommens“ als Grundlage des direkten Verkehrs zu adoptieren, trotzdem Rumäniens diesem Staatsvertrag bis jetzt nicht beigetreten ist.

Von unserer Aufsichtsbehörde wurde indessen auf diesen Vorschlag nicht eingetreten. Inzwischen teilte die Generaldirektion in Bukarest mit, dass die Frage des Beitritts zum Internationalen Übereinkommen von den zuständigen staatlichen Organen geprüft werde, so dass voraussichtlich in absehbarer Zeit die definitive Regelung dieser Frage zu erwarten ist.

Zum Schweizerischen Transportreglement wurde auf 1. Juni 1899 ein neuer I. Nachtrag in Kraft gesetzt, der die sämtlichen bis zum genannten Datum erschienenen früheren Nachträge ersetzt, und mit welchem gleichzeitig auch eine neue Anlage V ausgegeben wurde, deren Bestimmungen so viel als möglich denjenigen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens und den entsprechenden Vorschriften der deutschen Verkehrsordnung angepasst wurden. Ein durch Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1899 genehmigter Anhang II zum Schweizerischen Transportreglement enthält die im Verkehr mit der Burgdorf-Thun-Bahn gültigen Abweichungen vom Reglement und wurde ebenfalls im Juni des Berichtsjahres in Vollzug gebracht.

Um den Transitverkehr München-Italien und umgekehrt in beträchtlicherem Masse für die Verbindung durch die Schweiz, d. h. über Romanshorn-Zürich zu gewinnen, regten wir bei der Generaldirektion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Einrichtung eines möglichst beschleunigten Schnellzuges München-Romanshorn-Zürich und umgekehrt zum Anschluss an bestehende Schnellzugverbindungen Zürich-Mailand-Zürich an, die in wirksamer Weise den Verbindungen via Brenner Konkurrenz machen könnte. In dieser Beziehung war nur der Nord-Süd-Expresszug (Berlin-München-Verona) an Kürze der Fahrzeit nicht erreichbar. Dagegen konnte sich darin ein wirksames Konkurrenzmittel ergeben, dass die neue Verbindung unter Überbietung der übrigen Konkurrenzüge via Brenner an Kürze der Fahrzeit mit I. und II. Klasse ausgerüstet wird ohne Taxzuschlag, während der Nord-Süd-Express nur I. Klasse mit Taxzuschlag führt. Die Bayerischen Staatsbahnen traten auf die Sache ein, und es kam (hier mit verwaltungsträlicher Genehmigung) die Vereinbarung zu stande, dass vom 1. Mai 1900 an die Verbindung mit passendem Schiffsanschluss zwischen Romanshorn und Lindau ins Leben treten solle. Die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten in München, Zürich und Mailand sind folgende:

7 ²⁰	ab München an 10 ²⁴
2 ⁵⁵	ab Zürich ab 3 ¹⁰
10 ²³	an Mailand ab 7 ²⁸

Wir gedenken, den neuen Zug zwischen Romanshorn und Zürich auch dauernd im Winter zu führen, wenn sich, was zu erwarten, eine genügende Frequenz ergibt.

Zu erwähnen ist endlich die im Berichtsjahre zwischen den beteiligten Verwaltungen zu stande gekommene Vereinbarung, betreffend Führung (neben dem bestehenden Schnellzuge) eines mit I. und II. Klasse, Schlaf- und Speisewagen ausgerüsteten temporären Expresszuges Wien-Paris-Wien via Arlberg-Buchs-Zürich-Basel anlässlich der Pariser Weltausstellung vom 1. Juni bis 30. September 1900. Abfahrt in Wien 11³⁰ vormittags, Ankunft in Paris 4⁴⁵ (mitteleuropäische Zeit) nachmittags des folgenden Tages.

Abfahrt in Paris 11⁴⁰ vormittags (mitteleuropäische Zeit), Ankunft in Wien 5¹⁵ nachmittags des folgenden Tages.

An gemeinsamen Massnahmen betriebstechnischer Art der Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes sind anzuführen die Inkraftsetzung des revidierten Allgemeinen Reglementes über den Signaldienst mit zugehörigem Signalbuch und eines Allgemeinen Dienstreglementes für das Zugspersonal.

Die Verhandlungen mit andern schweizerischen und mit ausländischen Verwaltungen über kommerzielle Angelegenheiten beschränkten sich zumeist auf die Ausgestaltung und Änderung bestehender direkter Tarife und die Beordnung der bezüglichen Instradierungsverhältnisse. Wir erwähnen hier die folgenden:

1. Personenverkehr.

a) Unter Vermittlung des Eisenbahndepartements ist ein neues Reglement für den Transport inländischer Armen zu ermässigter Taxe vereinbart worden, das ausser einigen Änderungen in formaler Richtung namentlich eine erhebliche Vermehrung der zur Anmeldung solcher Transporte berechtigten Staats- und Gemeindebehörden und Wohlthätigkeitsanstalten aller Art gebracht hat.

b) Das Reisen in eigenen oder gemieteten Personenwagen ist in neuerer Zeit besonders im Verkehre mit dem Auslande eine ziemlich häufig vorkommende Transportweise, und hat bisher in jedem einzelnen Falle zu umständlichen und störenden Verhandlungen Anlass gegeben, weil der bezügliche schweizerische Tarif auf ganz andern Grundlagen beruhte als die ausländischen Tarife, die in dieser Hinsicht alle ziemlich gleichförmig sind. Die schweizerischen Bahnen haben daher einen neuen Tarif für solche Wagen — gemietete oder eigene, fremde oder schweizerische — unter Anlehnung an die Formen der ausländischen Tarife eingeführt.

c) Mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir die längst gewünschte fakultative Benutzung der Billette zwischen Wezikon einerseits und Oerlikon und Zürich loco und transit anderseits über Uster und Effretikon vereinbart.

d) Anlässlich der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette haben sich bekanntlich einzelne Verwaltungen vorbehalten, zur Verhütung des Missbrauchs derselben Kontrollmassnahmen — mit Ausschluss der Abstempelung bei Fahrtunterbrechung — zu treffen. Diese sind in der Weise vereinbart worden, dass auf der Rückseite der Billette Kontrollstationen bezeichnet werden, nach deren Passieren die Billette an betreffender Stelle coupiert werden. Da diese Stationen meist Übergangs- und Hauptstationen sind, wo infolge Personalwechsels ohnehin eine Vorweisung sämtlicher Billette stattfindet, so werden die Reisenden durch diese Kontrolle in keiner Weise belästigt. Nach unsern eigenen Wahrnehmungen scheint sie übrigens nicht überflüssig zu sein.

e) Eine der schweizerischen ähnliche Vereinbarung über Rückerstattung von Fahrgeld ist auch mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen und mit den andern an der Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheine beteiligten ausländischen (österreichischen,

ungarischen, rumänischen und serbischen, dänischen, schwedischen, holländischen und belgischen) Verwaltungen abgeschlossen worden. Dieser Gegenstand ist nun in einem sehr grossen Gebiete einheitlich geordnet, so dass in der Folge eine rasche Erledigung der bisher nicht selten monatelang pendenten Reklamationen des Publikums wegen unrichtiger oder unvollständiger Benutzung von Billetten möglich sein wird.

f) Mit einer grösseren Zahl auswärtiger Verwaltungen haben wir die Ausgabe der schweizerischen Generalabonnements vereinbart. Sie liegen nun auf 64 ausländischen Ausgabestellen auf. Die Wirkung dieser Massnahme auf den Fremdenverkehr wird sich zwar erst in diesem Jahre zeigen.

g) Die französischen Bahnen haben in ihrem Bereich eine den zusammenstellbaren Fahrscheinen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ähnliche Einrichtung getroffen. Die schweizerischen Bahnen haben mit ihnen die Ausgabe solcher Fahrscheine in der Schweiz in Verbindung mit schweizerischen kombinierbaren Coupons vereinbart, so dass nun auch Billette zu beliebigen Rundreisen Schweiz—Frankreich in der Schweiz bezogen werden können. Ebenso werden die schweizerischen Coupons zum Anschlusse an die französischen auf einigen Hauptstationen in Frankreich ausgegeben. Ferner sind Verhandlungen zu dem Zwecke im Gange, die Fahrscheine des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Verbindung mit den französischen Fahrscheinen auszugeben, so dass faktisch das Vereinsgebiet um das ganze Netz der französischen Bahnen vermehrt würde.

h) In Erwartung eines grösseren Verkehrs nach Italien bei Anlass der Eröffnung und während der Dauer des Jubeljahres sind unter den schweizerischen Bahnen die nötigen Vereinbarungen über die Beförderung von Einzelpersonen und Gesellschaften, letztere mit gewöhnlichen und Extrazügen, getroffen worden. Es hat sich aber bis zur Zeit dieser Berichterstattung kein nennenswerter Verkehr eingestellt.

2. Güterverkehr.

a) Die immer häufiger werdende Verwendung von Reservoir-Wagen zum Transport von Flüssigkeiten aller Art hat die schweizerischen Verwaltungen zur Aufstellung eines neuen Spezialtarifs hiefür veranlasst, wobei behufs Erleichterung des internationalen Verkehrs auf thunlichste Übereinstimmung desselben mit den in Deutschland und Österreich gültigen Vorschriften Bedacht genommen wurde.

b) Als neuer Exportartikel von wachsender Bedeutung erscheint in letzter Zeit das Calcium-Carbid. Da die betreffenden Fabriken zum Teil weitab von den Grenzen gelegen sind, ist für den Export dieses Artikels ein Ausnahmetarif erstellt worden, der diesem den Verkehr erschwerenden Umstände dadurch begegnet, dass dessen Grundtaxen staffelförmig mit der wachsenden Distanz stark ermässigt sind.

c) Für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr ist ein vollständig umgearbeiteter neuer Tarif erschienen.

d) Für den gesamten deutsch-schweizerischen, desgleichen für den österr.-ungarisch-schweizerischen Verkehr sind die allgemeinen Tarifbestimmungen und die Warenklassifikation zum Gütertarif neu mit Berücksichtigung der seit der letzten Ausgabe eingetretenen Änderungen herausgegeben und hierauf der grössere Teil der direkten Tarife mit den südwestdeutschen, württembergischen, bayerischen, sächsischen und österreichisch-ungarischen Bahnen umgearbeitet und eingeführt worden.

e) Mit der Grossherzogl. Badischen Bahn haben wir ein neues Übereinkommen über die Instradierung des gegenseitigen Güterverkehrs abgeschlossen, das die anlässlich der Eröffnung der Linie Schaffhausen-Eglisau provisorisch geordneten bezüglichen Verhältnisse definitiv regelt.

f) Im Verkehre zwischen Ziegelbrücke und Zürich musste, um den Bestimmungen des Gemeinschaftsvertrags zu genügen, im Einverständnisse mit den Vereinigten Schweizerbahnen einer Änderung der Verkehrsleitung in der Weise stattgegeben werden, dass nun auch ein Teil des Verkehrs der Stationen Weesen bis Chur nach Zürich und weiter über Thalwil geleitet wird.

Die übrigen Tarifarbeiten führen wir hier nicht einzeln an, obschon sich darunter solche von ganz beträchtlichem Umfange befinden. Im ganzen sind während des Jahres 407 das Tarifwesen betreffende Verfügungen erlassen worden.

Nach langen Verhandlungen kam endlich mit der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch unsere rechtsufrige Zürichseebahn ein bis 30. April 1903 fest abgeschlossener Vertrag zu stande, der beidseitig die verwaltungsrätliche Genehmigung erhielt.

Nach diesem Vertrage tritt die Nordostbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen in ein der Miete analoges Verhältnis, wo die Mietentschädigung, welche die Nordostbahn den Vereinigten Schweizerbahnen als Eigentümer zu bezahlen hat, auf Grund des Wagenachsenprinzips festgestellt wird. Dieses Prinzip ist im wesentlichen rein durchgeführt, d. h. es ist vorgeschrieben, dass die Jahreskosten der Gemeinschaftsanlagen beidseitig nach dem Verhältnisse der Zahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen der mitbenutzenden Verwaltung zur Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen Nordostbahn / Vereinigte Schweizerbahnen verteilt werden. Ähnlich wie es z. B. beim Bahnhof Zug in Hinsicht auf die durchgehenden Züge der Nordostbahn vorgeschrieben ist, werden hiebei die in einem und demselben Zuge den Bahnhof Rapperswil durchlaufenden Wagenachsen der Vereinigten Schweizerbahnen nur ein Mal gezählt, während im übrigen die Wagenachsen je für Einfahrt und Ausfahrt gezählt werden. Von den Jahreskosten, die in Gemeinschaft fallen, wird der Anteil der Schweizerischen Südostbahn (Nebenbahn) im Sinne des zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Südostbahn abgeschlossenen besondern Vertrages, an dem unserseits nichts zu beanstanden war, vorweg abgezogen.

Durch Zuschrift vom 27. Dezember 1895 kündete uns die Direktion der Tössthalbahn den Vertrag, betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur vom 14. April 1886 samt Nachtrag vom 15. März 1892 auf den 30. Juni 1896 und verlangte, dass die bestehenden Vereinbarungen in dem Sinne einer Revision unterzogen werden, dass der vom 1. Januar 1890 an eingeräumte Rabatt auf dem nach dem Wagenachsenprinzip berechneten Anteile an Zins, Betriebs- und Unterhaltungskosten von 10% auf 40% erhöht werde.

Die Verhandlungen, die infolgedessen stattfanden, führten zunächst nur zu der Vereinbarung, dass bis zur Neuordnung des Verhältnisses die Abrechnung provisorisch auf der bisherigen Basis fortgesetzt werden solle, vorbehältlich der Berichtigung nach Herstellung einer neuen Grundlage.

Da bei der weitgehenden Ausgestaltung des Bahnhofes Winterthur und dessen Betriebes die Tössthalbahn als Nebenbahn nur in untergeordneter Weise in Betracht fallen konnte, und die bezüglichen Anforderungen im wesentlichen auf die Bedürfnisse der beiden Hauptbahnen zurückzuführen sind, haben wir uns auf eine weitergehende Erleichterung der Kostenbeteiligung der Tössthalbahn eingelassen und sind schliesslich übereingekommen, den Anteil der Tössthalbahn an Zins, Betriebs- und Unterhaltungskosten auf ein Jahresaversum von Fr. 30,000 anzusetzen. Ein Aversum erscheint in solchen Fällen mehr am Platze, als ein Rabatt auf dem variablen Wagenachsenbetreffnisse, weil sonst bei Verschiebungen nach unten wie nach oben wiederum Unbilligkeiten eintreten können, im einen Fall zum Nachteil der Hauptbahn, im andern zum Nachteil der Nebenbahn. Ausser dem Jahresaversum ist in dem im Berichtsjahre mit verwaltungsrätlicher Genehmigung zu stande gekommenen Vertrage

bestimmt, dass die Tössthalbahn an die auf Gemeinschaftsrechnung fallenden Haftpflichtfälle der Nordostbahn jeweils 3% zu vergüten habe. Sowohl diese Beteiligung als die jährliche Aversalleistung kommen nach dem jetzigen Stande gegenüber der Kostenbeteiligung im Sinne des bisherigen Vertrages auf Grund des Wagenachsenverhältnisses einer Ermässigung um ca. 1/3 gleich. Es entspricht diese Regelung im Verhältnisse derjenigen für die Schweizerische Südostbahn in Rapperswil und in Arth/Goldau. Es können um so weniger Bedenken auftreten, diese Regelung gutzuheissen, als die Vereinigten Schweizerbahnen die dahere Ermässigung mittragen. Gemäss Nachtragsvertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir nämlich vom 1. Juli 1896 an gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen nicht mehr einfach die Wagenachsen der Tössthalbahn zu vertreten, sondern bei Bestimmung der Kostenanteile der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen sollen von den zu repartierenden Beträgen die Anteile der Tössthalbahn vorweg in Abzug kommen und der Rest wird dann je nach dem Verhältnisse der Zahl der Wagenachsen der beiden Hauptbahnen zur Gesamtzahl aller Wagenachsen Nordostbahn / Vereinigte Schweizerbahnen verteilt. Ähnliches gilt für Rapperswil bezüglich der Schweizerischen Südostbahn, und es ist selbstverständlich, dass das gleiche Verfahren auch für den Bahnhof Rorschach (Vereinigte Schweizerbahnen) bezüglich der Anteile der Rorschach-Heiden-Bergbahn eingeräumt werden musste. Demgemäß ging mit dem Abschluss des Nachtragsvertrages mit der Tössthalbahn Hand in Hand der Abschluss von Nachtragsverträgen mit den Vereinigten Schweizerbahnen bezüglich Winterthur und Rorschach.

Durch Urteil des Bundesgerichtes vom 29. November wurde der Prozess mit der Sihlthalbahn, betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung unserer Station Sihlbrugg durch die Sihlthalbahn entschieden. Weder unsere Klage noch die Widerklage der Sihlthalbahn wurden vollständig gutgeheissen. Insbesondere wurde unser Hauptklagebegehren, dass die Sihlthalbahn für die durch den Anschluss der Sihlthalbahn bedingten Mehrbaukosten das Kapital zu liefern habe, abgelehnt und das Äquivalent für diesen Mehraufwand der Nordostbahn lediglich darin gefunden, dass der Sihlthalbahn an der Verzinsung des Anlagekapitales ein fester Anteil aufgelegt wurde. (S. unsern Geschäftsbericht pro 1896, S. 16 und pro 1897, S. 22.) Das Urteil bestimmt im wesentlichen folgendes :

Die beklagte Sihlthalbahngesellschaft ist verpflichtet, der Klägerin, Nordostbahn-Gesellschaft, jährlich 25% des 5prozentigen Zinses der Anlagekosten der Station Sihlbrugg zu leisten. Was die Betriebs- und Unterhaltungskosten betrifft, so werden dieselben unter den Parteien nach dem Verhältnis der Anzahl der von jeder derselben auf der Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen verteilt, wobei die in den Nordostbahnzügen bloss transitierenden Achsen nicht bei Ein- und Auslauf, sondern nur einmal zu zählen und sodann nur zur Hälfte, wogegen die Loko-Güterwagenachsen zu Lasten der betreffenden Verwaltung doppelt in Rechnung zu bringen sind; den hienach für jeden Monat sich ergebenden Beitrag hat die Beklagte der Klägerin auf Rechnungsstellung hin jeweilen innert 14 Tagen zu bezahlen.

Wie im letztjährigen Geschäftsberichte des Verwaltungsrates auf S. 13 angeführt ist, wurde die Direktion vom Verwaltungsrat ermächtigt, den durch den Subventionsbeschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 gegenüber der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma übernommenen Verbindlichkeiten nachzukommen. Seither ist ein Teil des übernommenen Aktienbetrages einzuzahlt worden. Nach Massgabe des Fortschrittes des am 1. Juni 1899 in Angriff genommenen Baues werden die weiteren Einzahlungen zu leisten sein.

Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen über die Neubeordnung des Gemeinschaftsverhältnisses bezüglich des Bahnhofes Schaffhausen infolge des Umbaues und der Erweiterung dieses Bahnhofes kamen nun im Berichtsjahre ernstlich in Fluss. Am 22. November fand

eine Konferenz beiderseitiger Abordnungen statt, die zwar in den wesentlichen Punkten noch zu keiner Einigung führte, aber wenigstens die Aussicht auf eine solche nicht vollständig zerstörte. Eine neue Verhandlung wurde auf einen möglichst früh im folgenden Jahre anzusetzenden Termin anberaumt. Der nächste Bericht wird über die Entwicklung der Sache weitere Mitteilungen zu bringen haben.

Die Haftpflichtbestimmungen in den Verträgen mit den Badischen Staatsbahnen, betreffend die Mitbenutzung der Bahnhöfe Konstanz, Singen und Schaffhausen haben sich in der Praxis zum Teil wegen ihrer Kompliziertheit infolge einer weitgehenden Kasuistik nicht gut bewährt, weshalb dieselben im Sinne einer Vereinfachung revidiert wurden und zwar auf der Grundlage, dass die Tragung des Schadens, der auf Gemeinschaftsgebiet entstanden ist, soweit immer angängig, entsprechend der Beteiligung an den Betriebs- und Unterhaltskosten gemeinsam sein soll, ohne Rücksicht auf Ursache und Verschulden. Damit ist in der Hauptsache den gleichen Grundsätzen gefolgt, wie sie in unseren analogen Verträgen mit schweizerischen Bahnverwaltungen enthalten sind.

Durch Verfügung des Eisenbahndepartements vom 26. Mai 1894 wurde die Aargauische Südbahn (Miteigentum der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn) verhalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahmlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth/Goldau an die Gotthardbahn anzuschliessen, wobei über die Beordnung des Betriebes auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau die Verständigung der Parteien vorbehalten blieb. In den Erwägungen war ferner ausgesprochen, dass die Aargauische Südbahn für den Anschluss in Arth/Goldau nicht zu pekuniären Leistungen verhalten werden solle, welche diejenigen für den Anschluss in Immensee übersteigen würden. (S. unsern Geschäftsbericht für 1894, S. 8.)

Der Anschluss der Aargauischen Südbahn in Arth/Goldau wurde demgemäß auf den 1. Juni 1897, den Zeitpunkt der Betriebseröffnung von Luzern-Immensee und der Auflösung des Pachtvertrages der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn mit der Gotthardbahn über die Aargauische Südbahn-Strecke Rothkreuz-Immensee, auf Grund einer vorläufigen Verständigung der Parteien hergestellt und in Betrieb gesetzt. Seither hat nun auch eine abschliessliche vertragliche Verständigung stattgefunden. Am Vertrage betreffend den Bahnhof Arth/Goldau sind auch die Schweizerische Südostbahn und die Arth-Rigibahn beteiligt. Gegenüber der letztern harrt die Angelegenheit noch der definitiven Bereinigung insofern, als die Höhe des von der Arth-Rigibahn für die Mitzbenutzung dieses Bahnhofes zu bezahlenden Jahresaversums noch nicht festgesetzt ist. Darüber ist Prozess eingeleitet. Nach den beiden hier verwaltungsräthlich genehmigten Verträgen, nämlich Vertrag über die Mitbenutzung der Gotthardbahn-Station Immensee und der Strecke Immensee-Arth/Goldau durch die Aargauische Südbahn (Betrieb durch die Schweizerische Centralbahn), und Vertrag betreffend die Mitbenutzung der Station Arth/Goldau durch die Aargauische Südbahn, beteiligt sich die Aargauische Südbahn an den Jahreskosten der Station Immensee mit einem Drittel und erhält für die Zugsführung auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau für ihren Verkehr von und nach der Gotthardbahn eine Entschädigung von 4,1 Cts. per Wagenachskilometer (Art. 22 des Vertrages betreffend die Mitbenutzung der Station Immensee und den Betrieb auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau). Die Verkehrseinnahmen für diese Strecke gehören der Gotthardbahn. An den Jahreskosten für Arth/Goldau beteiligt sich die Aargauische Südbahn nach dem in Art. 23 des Vertrages über Arth/Goldau niedergelegten Achsenprinzipie, wobei ihr indessen nach Art. 24 an dem ermittelten Kostenanteil ein Abzug von 15% bewilligt ist. Damit und mit der Entschädigungsbestimmung für die Traktion auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau ist dem Vorbehalt betreffend die finanziellen Leistungen der Aargauischen Südbahn, in der Schlussnahme des Eisenbahndepartements vom 26. Mai 1894 Rechnung getragen.

Zu erwähnen ist noch der Abschluss eines Nachtragsvertrages zum Vertrage zwischen der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Simplon-Bahn, der Gotthardbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtslinie zu demselben, vom 30. Januar, 6./16. Februar und 9. März 1894, wonach über die Eigentumsgrenzen an der Zufahrtslinie und in Verbindung damit über die Wertung der Objekte, welche von den einzelnen Verwaltungen an die Zufahrtsgemeinschaft abgetreten wurden, ferner über die Mitbenutzungsbedingungen hinsichtlich Betrieb, Unterhalt und Haftpflicht, das nähere vereinbart wurde, soweit die Zufahrtslinie Miteigentum der vier Bahnen ist. Es handelt sich um die Strecke vom Einmündungspunkt der Gotthardbahn in die Centralbahn im Untergrund bis zum Bahnhofe.

Zwischen der Signalstation Sentimatte und dem Reussinselwegübergang (Einmündung der Gotthardbahn) besteht eine Zufahrtsgemeinschaft nur zwischen der Centralbahn, Jura-Simplon-Bahn und Nordostbahn, bezüglich welcher eine jenem Nachtrage analoge Vereinbarung getroffen wurde.

Der in den 1890er Jahren successiv ausgeführte Umbau des Hauptbahnhofes Zürich und der Einmündungsstrecke von Oerlikon her, sowie derjenige des Bahnhofes Winterthur führten zu einer Reihe von Differenzen mit den diese Anlagen mitbenutzenden Vereinigten Schweizerbahnen über die Buchung bedeutender Rechnungsposten gegenüber der Gemeinschaft. Die finanziell wichtigste Differenz betrifft die anlässlich des Umbaus erwachsenen Kosten für Änderungen an bestehenden gemeinschaftlich benutzten Objekten und Oberbauerneuerung, die die Nordostbahn als Eigentümerin gemäss Rechnungsgesetz durch ihre Betriebsrechnung zu decken hat. Nach dem Standpunkte der Nordostbahn sollen diese Kosten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung belastet werden, während die Vereinigten Schweizerbahnen im wesentlichen grundsätzlich nur Verrechnung auch dieser Posten auf den gemeinschaftlich zu verzinsenden Anlagekonto zugestehen wollen.

Ferner ist von der Nordostbahn der Anspruch der Vereinigten Schweizerbahnen nicht anerkannt, dass der Gewinn, der sich beim Verkauf disponibel werdenden, bisher gemeinschaftlich benutzten Areals ergibt, der Gemeinschaft ebenfalls durch einen entsprechenden Abzug vom gemeinschaftlich zu verzinsenden Anlagekonto angerechnet, also nicht einfach, wie wir verlangen, der auf diesem Konto figurierende Wert abgeschrieben werde.

Da eine gütliche Verständigung nicht erzielt werden konnte, wurde von den Parteien vereinbart, den Streit über die anzuwendenden Buchungsgrundsätze durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen, wo die Angelegenheit noch schwebt.

Es ist im vorjährigen Berichte das Urteil des Bundesgerichtes mitgeteilt worden, durch das die Vereinigten Schweizerbahnen, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn verurteilt wurden, der Jura-Simplon-Bahn an ihre Kosten für die Führung des Nachzuges Zürich-Genf und umgekehrt für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis 31. Mai 1889 einen jährlichen Beitrag zu bezahlen, wobei die Frage der Beteiligung des Bundes an den daherigen Lasten der beklagten Bahnen noch offen gelassen werde. Namens der beteiligten Bahnen machte die Centralbahn gegenüber dem Bundesrate eine Beitragsforderung geltend, eine bezügliche Erklärung ist aber vom Bundesrate im Berichtsjahre noch nicht abgegeben worden.

Seither sind auch durch die Jura-Simplon-Bahn an die drei Bahnen neue Ansprüche für die Zeit nach dem 31. Mai 1889 geltend gemacht oder angekündet worden, worüber später zu berichten sein wird.

Mangels Mitteilungen der Schweizerischen Centralbahn sind wir nicht im Falle, Ihnen über den Stand der Umbauangelegenheit des Bahnhofes Basel mit Ende des Berichtsjahres Aufschluss zu geben. Einstweilen ist die Erweiterung des Personenbahnhofes noch nicht in Ausführung begriffen, wohl aber die Verlegung und Erweiterung des Güterbahnhofes.

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren. Zu Ende 1899 waren ins Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 414 Aktionären in der Schweiz	32,319	412	32,731
" 176 " im Ausland	41,791	8	41,799
<u>590</u>	<u>74,110</u>	<u>420</u>	<u>74,530</u>

Von den konsolidierten Anleihen kam der Rest des Subventionsdarlehens des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal mit Fr. 2,650,000.— zur Rückzahlung. Zur Effektuierung dieser Kapitalrückzahlung, für die Bestreitung weiterer Baubedürfnisse und Anschaffungen von Rollmaterial sahen wir uns genötigt, dem Verwaltungsrat die Aufnahme eines neuen 4% Anlehens von 15 Millionen Franken zu beantragen. Ein zustimmender Beschluss dieser Behörde erhielt in der Generalversammlung der Aktionäre vom 24. April 1899 die Genehmigung. Von dieser Ermächtigung wurde indessen für einmal nur für einen Betrag von 10 Millionen Franken Gebrauch gemacht. Hieron waren Fr. 2,500,000 vorweg fest begeben worden, und der Rest von Fr. 7,500,000 wurde einem Syndikat mit der Schweiz. Kreditanstalt als leitende Stelle begeben und von diesem zum Parikurs am 30. Mai 1899 zur öffentlichen Subskription gebracht, wobei eine unerwartet starke Überzeichnung des aufgelegten Betrages stattfand. Für das neue Anleihen wurde, wie dies für das 15 Millionen Anleihen vom 1. Juni 1898 geschehen, ein Pfandrecht nicht bestellt, dagegen dürfen während der ganzen Dauer des Anlehens allfällig später auszugebenden Obligationen keine besseren Rechte eingeräumt werden, event. wäre dasselbe in eine neu zu errichtende Hypothek einzubeziehen.

Die Emissionskosten, soweit sie der Nordostbahn obgelegen, haben wir mit netto Fr. 95,935.20 Cts. auf die Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung getragen.

An gekündigten, aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen war in letzjähriger Rechnung ein Betrag von Fr. 9000.— ausgewiesen worden. Hieron gelangten im Berichtsjahre 5 Obligationen des 4% 15 Millionen Anlehens vom 1. Dezember 1885 mit Fr. 2500.— zur Rückzahlung; die einzige noch ausstehend gebliebene Obligation des auf den 28. Februar 1889 gekündigten Anlehens vom 1. Juni 1862 verjährt im Februar 1899 und es wurde deren Nominalwert von Fr. 1000.— der Pensions- und Hülfskasse unserer Angestellten vereinnahmt. Es verblieben demnach per 31. Dezember 1899 noch im Ausstande ein Titel des vorgenannten Anlehens vom 1. Dezember 1885 und 10 solche des 20 Millionen Anlehens vom 1. Oktober 1886 im Nominalwert von je Fr. 500.—, zusammen also im Betrage von Fr. 5500.—