

Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **40 (1892)**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Titel!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen anmit den das Jahr 1892 umfassenden vierzigsten Bericht über unsere Geschäftsführung, nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung, in gewohnter Form vorzulegen.

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

Die Frage der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen hat sich im abgelaufenen Jahr nicht weiter abgeklärt, sondern ist in der gleichen Ungewissheit verblieben, in welcher sie sich nach unserm letzten Geschäftsberichte befand. Im Zusammenhang hiemit wurde auch von weitem Schritten in der Angelegenheit der Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgesehen; es schien angezeigt, damit zuzuwarten, bis grössere Sicherheit darüber gewonnen sein wird, ob Bahnfusionen auf ein entgegenkommendes Verhalten der Behörden rechnen könnten. Anregungen, den Kreis der Fusion weiter zu ziehen und dem durch Vereinigung der Jura-Bernbahn und Suisse-Occidentale entstandenen westschweizerischen Bahnnetze der Jura-Simplonbahn ein ostschweizerisches Netz zur Seite zu stellen, welches die Linien der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen umfassen würde, erfolgten nach Ablauf des Berichtsjahres; wir behalten uns vor, uns darüber im nächstjährigen Bericht zu äussern.

In der Januarsession der Bundesversammlung wurde von den Nationalräten Comtesse, Favon und Jeanhenry folgende Motion gestellt: „Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten einer Revision zu unterwerfen sei, wobei das Hauptaugenmerk nicht auf eine Verminderung der Freitage, wohl aber auf eine den Anforderungen des Betriebs und der öffentlichen Sicherheit besser entsprechende und für das Personal selbst vorteilhaftere Verteilung der Freitage zu richten wäre“. Diese Motion stimmte insoweit mit den Ansichten der Bahnverwaltungen und insbesondere auch denen unserer Direktion überein, als, wie wir in unserm letzten Geschäftsberichte schon hervorhoben, die Ausführung, welche den Bestimmungen des Gesetzes durch die Bundesbehörden gegeben wurde, in verschiedenen Punkten über dessen Wortlaut und Sinn hinausging. Der schweizerische Eisenbahnverband sah sich daher veranlasst, die vom Bundesrat ablehnend begutachtete Motion durch eine unterm 30. November 1892

der h. Bundesversammlung unterbreitete Eingabe in dem Sinne zu unterstützen, dass die Bahnverwaltungen die im Gesetze vom 27. Juni 1890 niedergelegten Grundsätze betreffend Arbeits- und Ruhezeit des Bahnpersonals nicht anfechten, wohl aber eine sachgemässere Ausführung derselben und zu diesem Zwecke eine Revision einzelner Bestimmungen der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung wünschen. Die hauptsächlichsten Wünsche beziehen sich auf fernere Zulassung der bisherigen Art der Bedienung eines Teils der Bahnabschlüsse auf offener Linie durch Frauen, auf Berechnung der zulässigen Arbeitszeit des Lokomotiv- und Zugpersonales aus dem Mittel eines mehrtägigen Dienstturnus, auf Berücksichtigung längerer Tagespausen bei Zumessung der Ruhezeit und auf Zulassung der Stellvertretung der Vorstände durch tüchtige Familienglieder für Stationen mit geringem Verkehr. Eine Schlussnahme der Bundesversammlung hierüber ist noch nicht erfolgt; dagegen hat das Eisenbahndepartement inzwischen auf Verlangen der für Begutachtung der Angelegenheit bestellten nationalrätlichen Kommission direkte Erhebungen bei dem Personal der verschiedenen Gesellschaften über den Vollzug des Arbeitsgesetzes angeordnet, welche sich auch auf die Besoldungsverhältnisse der Angestellten erstreckten. Seitens des Eisenbahnverbandes wurde vergeblich aufmerksam gemacht, dass diese durchaus einseitigen Erhebungen zum Teil über den Rahmen des Arbeitszeitgesetzes hinausgehen und ein richtiges und zuverlässiges Ergebnis kaum liefern können, und dass, um Trugschlüsse zu verhüten, den Bahnverwaltungen mindestens nachträglich Gelegenheit zu deren Einsicht und zur Richtigstellung allfälliger Irrtümer oder Unrichtigkeiten geboten werden sollte. — Schon früher haben wir hervorgehoben, dass wesentlich in dem Arbeitszeitgesetz die Ursache des rapiden Anschwellens der Betriebsausgaben und der ungünstigen Gestaltung ihres Verhältnisses zu den Betriebseinnahmen zu suchen sei. Nach einer in obenerwähnter Eingabe an die Bundesversammlung enthaltenen Aufstellung beziffert sich die daherige jährliche Mehrausgabe bei der Nordostbahn, von ihren beiden Dampfbootunternehmungen abgesehen, auf Fr. 706,000 und wird sich in der Folge dadurch noch weiter vermehren, dass das neuangestellte Personal mit zunehmendem Dienstalter höhere Gehalte beziehen wird. Daneben kommen viele indirekt veranlasste Mehrausgaben in Betracht, insbesondere die Vermehrung des Güterwagenparkes, insoweit sie wegen Stillstellung der Güterwagen an den Sonn- und Festtagen und daheriger verminderter Leistungen derselben nötig wurde.

Bezüglich der vom Bundesrat im Oktober 1891 aufgestellten Postulate betreffend Verbesserungen in den Anlagen und Einrichtungen der Bahnen und im Betriebe derselben sind vom Eisenbahndepartement mehrfache Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen gepflogen worden, die in dem bezüglichen Bundesratsbeschluss vom 24. Mai 1892 ihren Abschluss gefunden haben. Hiedurch hat die anfängliche, in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Formulierung in wesentlichen Punkten eine Änderung im Sinne der durch die Bahnverwaltungen geltend gemachten Ansichten erfahren. Immerhin erwachsen auch aus diesem Beschlusse den Bahnen grosse Opfer, welche teils die nächsten Baurechnungen, teils die Betriebsrechnungen belasten werden. So nötigt die Vorschrift, dass kein Zug von einer Station abgelaassen werden dürfe, bis die nächstfolgende Station das Eintreffen des vorausgegangenen Zuges gemeldet hat, zur Vermehrung der Telegrapheneinrichtungen und des Telegraphistenpersonals. Die Forderung durchgehender automatischer Luftdruckbremsen nicht nur in den Schnell-, sondern auch in allen Personenzügen, mit einziger Ausnahme von Nebenlinien und Lokalbahnen, erheischt nicht nur kostspielige Installationen, sondern verhindert auch zu einem bedeutenden Teil die bisher mögliche Verwertung der bei vielen Personenzügen überschüssenden Zugskraft zum Transport von Güterwagen.

Am 19. August 1892 erliess der Bundesrat auf Grund der Vorschläge der von ihm im Vorjahr bestellten Expertenkommission eine Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brückenkonstruktionen, welche gegenüber den bisanher bestandenen Normen weitgehende Erschwerungen bringt. Dieselbe findet nicht nur auf neue Brückenbauten Anwendung, sondern auch auf schon bestehende, sofern bei denselben die

Inanspruchnahme des Materials die festgesetzten Grenzen um 30 0/0 oder mehr übersteigt. Während ein guter Teil der Brücken unsers Netzes auch nach den neuen Anforderungen als ausreichend stark sich erweist, werden immerhin an andern Verstärkungen nötig, die zusammen eine Ausgabe von annähernd einer Million Franken mit sich bringen dürften; die genauen Untersuchungen und Berechnungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir der Mitwirkung gedacht, welche dem schweizerischen Eisenbahnverband bei den Vorarbeiten für ein neues Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen ermöglicht worden ist. Wie wir damals mitteilten, war bei diesen Vorarbeiten das Bestreben geltend, die für den intern-schweizerischen Bahnverkehr bestehenden Grundsätze mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr möglichst in Übereinstimmung zu bringen. Bei der seitherigen Weiterbehandlung der Angelegenheit durch den Bundesrat und die eidgenössischen Räte, welchen der Gesetzesentwurf mit bundesrätlicher Botschaft vom 25. Oktober 1892 zuzuging, trat dieses Bestreben mehr in den Hintergrund, und es werden infolge dessen für den Eisenbahnfrachtverkehr in der Folge verschiedentlich andere Grundsätze gelten, je nachdem internationale oder intern-schweizerische Transporte in Frage stehen. — Beim Bundesrat war angeregt worden, in das Gesetz Vorschriften über die Ausscheidung des Güterverkehrs zwischen den Bahnen aufzunehmen, wonach beim Vorhandensein zweier oder mehrerer Konkurrenzlinien, abgesehen von dem Verkehr zwischen den eigenen Stationen einer Bahn, derjenige Transportweg zu wählen wäre, über welchen die billigste Taxe besteht, und bei Gleichheit der Taxen die Sendung auf dem kürzesten Weg befördert werden müsste; dieser Anregung wurde aber keine Folge gegeben, nachdem die Bahnverwaltungen ausgeführt hatten, dass eine derartige, wesentlich die Rechtsstellung der Bahnen unter sich treffende und ihre finanziellen Interessen tief beeinflussende Bestimmung jedenfalls nicht in das Transportgesetz gehöre, welches die Rechtsstellung zwischen den Bahnen und dem Publikum zu ordnen berufen sei, und dass, wenn eine derartige Regelung etwa im Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen angebahnt werden wollte, sie nicht auf die unsichere, von dem freien Willen der Bahnen abhängige Höhe der Tarife abgestellt werden könnte. — Die Verbandsbahnen sahen sich im weitem veranlasst, gegen die Bestimmung des Art. 4 Absatz 3 des Entwurfes, wonach die Eisenbahntarife der Genehmigung und nicht bloss der Kontrolle des Bundesrates unterstellt werden, Stellung zu nehmen, trotz der in der bundesrätlichen Botschaft gegebenen, allerdings sehr wichtigen Zusicherung, dass dadurch dem Rechte der Bahnen, die Tarife innert der konzessionsgemässen Schranken frei zu gestalten, kein Eintrag geschehen solle. Auch in dieser beschränkten Bedeutung fände nach Auffassung der Bahnen die Neuerung ihren richtigeren Platz eventuell im Eisenbahngesetz. Materiell aber fürchten sie davon, namentlich bei deren Ausdehnung auf alle und jede Tarife, auch auf diejenigen zur Übernahme von Taxunterbietungen ausländischer Konkurrenzrouten und auf die vielen, meistens nach festen Normen sich konstruierenden internationalen Gütertarife, sowohl für das Publikum als die Bahnen ernstliche Nachteile; jenes wird auf wünschbare Verkehrserleichterungen länger warten müssen, und für die Bahnen ergibt sich daraus eine Abschwächung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegen aussen und ihrer Stellung in den internationalen Verbänden. Leider fanden diese Erwägungen bei den eidgenössischen Räten in der von ihnen im laufenden Jahr durchgeführten Beratung des Gesetzes kein Gehör. — Noch ist zu erwähnen, dass die Bestimmungen des neuen Transportgesetzes auf den durch Dampfboote vermittelten Verkehr analoge Anwendung finden sollen.

Die Tarifvorschriften und die Warenklassifikation zum Gütertarife der schweizerischen Bahnen sind s. Z. in thunlichster Übereinstimmung mit dem deutschen Gütertarife aufgestellt worden; im Laufe der Jahre ist diese Übereinstimmung in manchen Punkten infolge eingetretener Änderungen im deutschen Gütertarif verloren gegangen. Die Verwaltungen haben sich daher veranlasst gesehen, auch den schweizerischen Tarif in bezeichneter Richtung einer Revision zu unterstellen, und der Bundesbehörde eine bezügliche Vorlage gemacht. Mittlerweile ist

aber eine abermalige Änderung des deutschen Tarifs wesentlich redaktioneller Natur eingetreten und es wird den schweizerischen Verwaltungen kaum etwas anderes übrig bleiben, als die Vorlage auf dieser neuen Basis umzugestalten.

Anlässlich der Kenntnisnahme von einem Spezialtarif im internationalen Verkehre, in welchem eine Anzahl kleinerer schweizerischer Stationen nicht Aufnahme gefunden hatten, weil sie für den Verkehr im betreffenden Artikel bedeutungslos sind, hat das Eisenbahndepartement den Bundesrat zu dem Beschlusse veranlasst, dass in der Folge in solchen Fällen der betreffende Tarif eine Bestimmung enthalten müsse, dergemäss allfällige Sendungen nach einer im Tarife nicht aufgeführten Station zur entsprechenden Taxe der nächst weiter gelegenen tarifierten Station übernommen werden müssen, soweit nicht die gewöhnlichen Tarife billiger sind. Es ist dies eine Bestimmung, welche sich in der Regel in den internationalen Tarifen der französischen Bahnen findet. Die schweizerischen Bahnverwaltungen haben davon Umgang genommen, gegen diese Verfügung Einsprache zu erheben, obschon dieselbe dazu führen wird, dass in die Tarife öfters auch Stationen aufgenommen werden müssen, welche für den bezüglichen Verkehr nicht in Betracht kommen, um zu verhüten, dass dafür infolge der fraglichen Bestimmung die Taxen der weiter gelegenen Stationen massgebend und hiedurch wieder dritte Taxen in höherem Grade reduziert werden, als nach den bestehenden Konkurrenzverhältnissen sich rechtfertigt.

Das Eisenbahndepartement hatte aus der Vorlage von Baurechnungen einer Gesellschaft den Anlass genommen, von den Verwaltungen zu verlangen, dass sie für Transporte zu Bauzwecken, soweit sie solche selbst ausführen, nicht die tarifgemässen Taxen, sondern lediglich die Selbstkosten des Transports zur Verrechnung bringen. In dem hiegegen von der betreffenden Verwaltung angehobenen Prozesse wurde das Begehren des Departements vom Bundesgerichte geschützt. Die Verwaltungen sahen sich daher in die Lage versetzt, auf dasselbe einzutreten und sich mit dem Departement über die Modalitäten und die Höhe der Verrechnung auseinander zu setzen. Die Erledigung fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Wie im vorjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt worden ist, hat der Bundesrat das Komite für eine Eisenbahn St.-Gallen-Rapperswil-Zug bzw. die Regierung des Kantons St. Gallen mit der Forderung zweispurigen Baues des Albistunnels der Linie Thalweil-Zug abgewiesen, der einspurigen Anlage dieser Linie die Genehmigung erteilt und den Arbeitsbeginn am Albistunnel gestattet, woraufhin für die Vergebung der Unterbauarbeiten des zweiten Loses genannter Linie die Konkurrenz eröffnet wurde. Hiemit hatten aber die ihrem Bau bereiteten Hindernisse die Endschaft noch nicht erreicht. Gemäss Telegramm des Eisenbahndepartementes vom 9. März 1892 hatte die Regierung des Kantons St. Gallen gegen den ablehnenden Beschluss des Bundesrates den Rekurs an die Bundesversammlung angekündigt und gegen Anordnungen, welche den Entscheid der Bundesversammlung präjudizieren und die zweispurige Anlage des Tunnels erschweren würden, Verwahrung eingelegt. Inzwischen waren jedoch die Unterbauarbeiten des zweiten Loses mit Ratifikationsvorbehalt der Firma Lusser & Co. übertragen worden, und eine am 12. März mit dem Vorstande des Eisenbahndepartementes abgehaltene Konferenz hatte zur Folge, dass der Bundesrat das Begehren um Sistierung der Arbeiten am Albistunnel abwies. Der Rekurs selbst ist von der Bundesversammlung in der Junisession 1892 wegen Inkompetenz abgewiesen worden. — Waren damit die von genannter Seite dem Bau der Linie Thalweil-Zug bereiteten Schwierigkeiten insoweit beseitigt, dass endlich die Bauten am Albistunnel ihren ungestörten Gang nehmen konnten, so trat dagegen ein anderes Moment ein, welches eine abermalige wesentliche Verzögerung des Vollendungstermins der Linie herbeiführen und zur Folge haben dürfte, dass das bisher als die längste Bauzeit fordernd angesehene Bauobjekt, der Albistunnel, einige Zeit vor der übrigen Linie vollendet sein wird. Hinsichtlich der Strecke Thalweil-Steinmatt verlangte nämlich der Bundesrat in Abweichung von dem vorgelegten Plane die Einschaltung einer Haltstelle Oberrieden zwischen Thalweil und Forsthaus Sihlwald, woraus eine Ver-

längerung und Verteuerung der Linie resultierte, und hievon nahm sodann die Gemeinde Horgen Anlass, neuerdings mit aller Energie eine Verlegung der Linie auf die Seeseite des Höhenzuges bis oberhalb Horgen und die Einlegung einer Station daselbst zu betreiben, mit Beiseitlassung der Station Forsthaus durch die Linie Thalweil-Zug. Die Verhandlungen hierüber zogen sich ins laufende Jahr hinüber; weitere bezügliche Mitteilungen finden sich in demjenigen Teil des Berichts, welcher den Bau der neuen Linien betrifft (Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c).

Bei Behandlung der Fahrpläne für den Sommer- und Winterdienst 1892/93 hat das Eisenbahndepartement unserer Unternehmung wiederum die Einführung neuer und Verschiebung bestehender Züge auferlegt, welche Massnahmen eine abermalige Erhöhung der Ausgaben für den Personentransport mit sich brachten. Die Hauptmehrleistung entfällt auf die von der Südostbahn veranlasste und durch die Regierungen von Zürich, Schwyz und Glarus unterstützte Ausdehnung der Nordostbahnzüge 123 und 126 zwischen Zürich und Richtersweil auf die Strecke Richtersweil-Glarus; ein Rekurs hiegegen an den Bundesrat blieb erfolglos. Nach den seitherigen Erhebungen erwachsen unserer Unternehmung aus dieser Zugsauflage bedeutende Ausfälle, und da dieselbe durch die Aufsichtsbehörde ausdrücklich auf dem Boden des Art. 33 des Eisenbahngesetzes erfolgte, ermächtigte uns der Verwaltungsrat, die Südostbahn zu einem angemessenen Beitrag an diese Kosten heranzuziehen; dieselbe lehnte aber unsern Vorschlag einer bezüglichen Besprechung ab, weshalb hierüber ein bundesgerichtlicher Entscheid nötig wird. — Im November fand unter Leitung des Eisenbahndepartementes eine Konferenz mit den grösseren schweizerischen Normalbahnen über Feststellung eines vor allem den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs vollkommener entsprechenden Normalfahrplans statt, auf Grund dessen jeweilen die Saisonfahrpläne im einzelnen zu bearbeiten wären. Diese Aufgabe ist unzweifelhaft des Studiums wert, aber bei der vorwiegenden Berücksichtigung, welche in der Schweiz bei Gestaltung der Fahrtenpläne die lokalen Verkehrsbedürfnisse beanspruchen, ausserordentlich schwierig, falls wenigstens, wie seitens des Departements anerkannt wird, nicht eine unstatthafte Erhöhung der Zugsleistungen daraus hervorgehen soll. Die bezüglichen Erörterungen führten noch zu keinem bestimmten Abschlusse; man erkannte als unerlässlich, vorerst über eine Früherlegung der über Basel verkehrenden internationalen Schnellzüge mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen in Verhandlung zu treten.

Mit Kreisschreiben vom 5. Februar 1892 wurden die Bahnverwaltungen vom Bundesrat eingeladen, sich zur Sicherung für Fälle von Massenarbeitseinstellungen in den Steinkohlen-Bezugsgegenden oder von kriegesischen Verwicklungen mit einem grösseren Stock von Steinkohlen zu versehen, der den Betrieb auf mindestens sechs Monate garantiere, und im fernern die Kohlenlagerplätze thunlichst nach dem Innern des Landes zu verlegen. In letzterer Hinsicht konnte unsere Verwaltung eine Änderung nicht zugestehen, übrigens hervorhebend, dass von ihren Vorräten nur ein kleinerer Teil in der Nähe der Grenze liege. Im übrigen einigten wir uns, gleich den andern Bahnen, mit der Aufsichtsbehörde dahin, unsern Vorrat an Kohlen, welcher schon bisher den Bedarf von 3—4 Monaten deckte, in der Art weiter zu vermehren, dass für die Monate März bis und mit August der Bedarf jeweilen für etwa 6 Monate gedeckt sei.

Wie den Berichterstattungen pro 1889 und 1890 zu entnehmen ist, bestand zwischen unserer Verwaltung und dem Bundesrat eine erhebliche Differenz in der Berechnung der für 1888 und die folgenden Jahre zu bezahlenden Konzessionsgebühren. Der bundesrätlichen Normierung ist allgemein das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 zu Grunde gelegt worden, während unsere Gesellschaft die Gebühr für diejenigen Linien, welche auf Grundlage von ältern Konzessionen gebaut worden sind, nach den darin für die Konzessionsgebühren gegebenen besonderen Normen berechnet wissen wollte. Gemäss den Konzessionsbeschlüssen ist bei einer Rendite von 4 0/0 und mehr eine Gebühr von höchstens Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstunde, gemäss dem Gesetze eine solche von Fr. 50 per Kilometer bei 4 0/0 Rendite zu erlegen, welche Gebühr bei einem Ertrag von 5 0/0 bzw. 6 0/0 und

mehr auf 100 bzw. 200 Fr. erhöht werden kann. In zweiter Linie ist hervorzuheben, dass der Bundesrat bei seiner Berechnung Erträge in Anschlag brachte, die nach unserer Ansicht überhaupt nicht zu berechnen sind oder schon berechnet waren, wie Anteile am Ertrag gemeinschaftlicher Linien, Erträge vom Dampfbootbetrieb, mehrfache Berechnung mitbenutzter Teilstrecken etc. Da unsers Erachtens es sich hier um eine privatrechtliche Streitigkeit handelte, brachten wir dieselbe mittelst einer Feststellungsklage vor das Bundesgericht, und dieses hat sich dann auch unterm 5. Dezember 1891 als kompetent erklärt. Gegen diesen Entscheid erhob jedoch der Bundesrat bei der Bundesversammlung den Kompetenzkonflikt mit einer Begründung, welche für die Rechtsstellung der Bahnen überhaupt ungemein beunruhigend lautet. Die Bundesversammlung hat durch Beschluss vom 15. Dezember 1892 zu Gunsten des Bundesrates entschieden und diesen zur unanfechtbaren Fixierung der jeweiligen Konzessionsbeträge zuständig erklärt, worauf derselbe seine früheren Konzessionsauflagen mit einer nicht sehr wesentlichen Änderung bestätigte. Ein Rekurs an die Bundesversammlung hiegegen erschien aussichtslos, weshalb die für 1888—1891 geforderte Summe von Fr. 372,400, wovon übrigens ein grosser Teil in den früheren Rechnungsabschlüssen bereits in Reserve gestellt worden war, an die Bundeskasse einbezahlt wurde.

Mit dem 1. April 1893 wurden die revidierten Statuten der Pensions- und Hülfskasse, nachdem sie die bundesrätliche Genehmigung erhalten hatten, in Kraft gesetzt. Der Bundesrat hat sodann, in Genehmigung des hierorts mit verwaltungsrätlicher Ermächtigung in Aussicht genommenen Verfahrens für die Verzinsung und Amortisation des auf Ende 1889 versicherungstechnisch zu Fr. 3,288,729 berechneten Defizites genannter Kasse, den hiefür jährlich von der Gesellschaft zu leistenden ausserordentlichen Zuschuss auf Fr. 250,000 festgesetzt in der Meinung, dass allfällige Vermögensvorschläge, welche bei Festsetzung der künftigen technischen Bilanzen konstatiert werden, vom Defizit abgerechnet werden dürfen.

Mit dem Regierungsrate des Kantons Zürich wurde hinsichtlich der auf Ende 1891 gestellten Schlussabrechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ein Übereinkommen getroffen, wonach der Nordostbahn, ausser dem Reservefond von Fr. 331,390.85 Cts., von dem Rechnungssaldo noch Fr. 386,215.57 Cts. zufielen; ersterer wurde mit Ermächtigung des Verwaltungsrates dem Erneuerungsfond der Nordostbahn, letzterer Betrag aber der letztes Jahr geschaffenen „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ hinzugefügt. — Nachdem dieses Übereinkommen vollzogen worden ist und im übrigen der Austausch der bisherigen Obligationen von Zürich-Zug-Luzern gegen die vertragsgemäss dafür abzugebenden $4\frac{1}{2}\%$ Nordostbahnobligationen nebst Ausrichtung des auf letzteren für 1892 erlaufenen Zinses stattgefunden hat, ist die Liquidation der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern als durchgeführt zu betrachten.

Im Monat November des Berichtsjahres hat der Bundesrat nach jahrelangen Verhandlungen über die Fragen der Bahnhöferweiterung Luzern und der zweispurigen Anlage der Strecke Untergrund-Luzern dieser Angelegenheit eine für die Bahnen sehr ungünstige Lösung gegeben. Durch die vom Bundesrat anbefohlene Baute wird zwar unbestreitbar eine ganz vollkommene Anlage geschaffen, es muss dieselbe aber durch ausserordentlich hohe Opfer der Bahnen erkaufte werden. Die Kostenvoranschläge ergeben für die Erweiterung bzw. Verlegung des Bahnhofes (Expropriation, Neubauten, Umbauten, Abschreibung wegfallender Objekte) eine Summe von Fr. 6,700,000 und für die Erstellung einer neuen zweispurigen Zufahrtslinie eine solche von Fr. 2,023,000, zusammen Fr. 8,723,000; davon werden etwa Fr. 1,500,000 durch den Erlös von verkäuflich werdendem Areal des alten Bahnhofes, wofür die Stadt Luzern eine feste Übernahmeofferte gemacht hat, gedeckt werden. Die Bahnen hatten darzutun sich bemüht, dass mit viel geringeren Kosten den Ansprüchen des Bahnverkehrs genügt und auch dem Strassenverkehr ausreichend Rechnung getragen werden könnte; ihr letztes sehr entgegenkommende Projekt war auf Fr. 4,872,000

veranschlagt. In einer Konferenz vom 6. Oktober 1877, welche anlässlich der finanziellen Rekonstruktion der Gotthardbahn unter Leitung des Eisenbahndepartements stattfand und u. A. bezweckte, derselben die Umleitung über Immensee-Rothkreuz und die Einmündung in den Centralbahnhof in Luzern zu ermöglichen, war von allen beteiligten Bahnen der Entscheid über die zufolge der neuen Verkehrsverhältnisse erforderlich werdenden Bahnhofbauten und die allfällige zweispurige Anlage der Zufahrtstrecke dem Bundesrate unter Verzicht auf einen bezüglichlichen Rekurs an die Bundesversammlung übertragen worden. Mit Rücksicht auf dieses Zugeständnis, worauf der Bundesrat ausdrücklich abstellte, erschienen weitere Schritte gegen dessen Entschliessung von vornherein ausgeschlossen und wurde daher unsere Direktion vom Verwaltungsrat ermächtigt, zur Durchführung des Entscheides unter Beobachtung thunlichster Ökonomie mitzuwirken. Die Verhandlungen unter den beteiligten Bahnen über Verlegung des Kapitalbedarfes und der Verzinsung sind noch schwebend, und es lässt sich heute der auf die Nordostbahn entfallende Anteil noch nicht mit einiger Sicherheit beziffern. Zu etwelcher Orientierung hierüber mag die Mitteilung dienen, dass die Nordostbahn an die Kapitalverzinsung des jetzigen Bahnhofs Luzern annähernd einen Viertel beiträgt.

Die Studien über die Erweiterungsbauten im Güterbahnhof Zürich sind noch nicht abgeschlossen (vgl. Abschnitt V, Ziffer 1). Bezügliche Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement und den Kantonal- und Gemeindebehörden fanden einstweilen nur insoweit statt, als die besonders dringliche Unterführung der Langgasse in Frage war; ein Entscheid hierüber konnte aber im Berichtsjahr nicht mehr erzielt werden.

Die von den beteiligten Landesgegenden an die Baukosten der Linie Thalweil-Zug beizubringende Subvention von Fr. 2,000,000 wurde, wie bereits im Geschäftsberichte pro 1891 mitgeteilt worden ist, auf den 1. Februar 1892 im Betrage von Fr. 1,630,000 einbezahlt. Hievon entfallen Fr. 300,000 auf den Kanton Glarus, Fr. 600,000 auf den Kanton Zug, Fr. 550,000 auf die zürcher. Gemeinden, den Bezirk und die Landeskorporation March, Fr. 180,000 als erste Rate auf den Kanton Zürich; der Rest von Fr. 370,000 ist von letzterem auf den 1. Juli 1893 bzw. 31. Dezember 1894 zu bezahlen übernommen worden. — Dieser Regulierung vorgängig wurden wir vom Komite Thalweil-Zug eingeladen, die Landeskorporation March, sowie die Gemeinde Wädenswil, welche anfänglich ihre seinerzeit übernommenen Subventionsquoten zu zahlen verweigerten, gerichtlich auf Zahlung zu belangen. Wir haben diese Verweisung an Dritte gestützt auf den Subventionsvertrag abgelehnt; dem Komite ist, soviel uns bekannt, in der Folge eine gütliche Erledigung der Anstände gelungen.

Nachdem bis Ende 1891 rund 38% der für die rechtsufrige Zürichseebahn berechneten Voranschlagssumme verausgabt waren, wurde die Regierung des Kantons Zürich um Leistung einer II. Rate der staatlichen, vorläufig auf Fr. 1,400,000 angesetzten Subventionsquote im Betrage von Fr. 180,000 ersucht, welche Summe auf den 15. Februar 1892 einbezahlt wurde.

Die Konzession für die Eisenbahn Eetzweilen-Schaffhausen nahm als Termin für den Beginn der Erdarbeiten den 1. August 1891 und für die Bauvollendung den 1. Juni 1893 in Aussicht. Da die Genehmigung der nur um einen Monat nach dem konzessionsgemässen Termin (1. März 1891) vorgelegten Pläne für die Hauptobjekte erst am 15. August 1892 erfolgte und demnach die Vergebung der Unterbauarbeiten der Linie erst im Oktober möglich war, zieht sich die Bauvollendung entsprechend in die Länge; einstweilen haben wir aber davon abgesehen, beim Bundesrat um eine Verlängerung der bezüglichlichen Frist nachzusuchen, weil neue Anstände hinsichtlich der Baupläne die Möglichkeit weiterer Verzögerung der Bauten erkennen liessen. — Angesichts des einge-

tretenen Baubeginnes hat die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen im Sinne des am 11. September 1890 abgeschlossenen Vertrages über den Bau und Betrieb dieser Linie durch die Nordostbahn auf Rechnung des Subventionsdarlehens von Fr. 1,125,000 auf 1. Dezember 1892 die erste Rate von Fr. 400,000 einbezahlt.

Auch hinsichtlich der Linie Eglisau-Schaffhausen ist eine wesentliche Überschreitung der angesetzten Baufristen unvermeidlich, weil der von der Nordostbahn vorgelegte Übersichtsplan eine Mehrzahl eingreifender Abänderungsbegehren hervorgerufen hat, über welche die bundesrätliche Entschliessung im Berichtsjahr nicht mehr erfolgte, und weil die dem Bundesrat zukommende Verständigung mit der grossherzoglich badischen Regierung über die Stellen, wo die auf den beiderseitigen Staatsgebieten zu bauenden Bahnstrecken zusammentreffen sollen, noch nicht angebahnt ist. Mit Rücksicht hierauf haben wir bis jetzt auch unterlassen, mit dem Komite dieser Bahnunternehmung über die Leistung des vertraglichen Subventionsdarlehens von Fr. 2,000,000 in Verhandlung zu treten.

Nachdem die Verhandlungen des Wynenthalbahnkomite mit der Schweizerischen Seethalbahn betreffend Übernahme des Baues und Betriebes einer Wynenthalbahn durch die letztere gescheitert sind, hat sich das genannte Komite in einer Druckschrift vom Mai 1892 an die in Betracht kommenden Gemeinden behufs finanzieller Sicherung der Bahn als selbständige Unternehmung gewendet. Dabei nahm es für die normalspurige Linie Suhr-Reinach ein Baukapital von 1½ Millionen Franken in Aussicht, wovon durch die drei Interessentengruppen, Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, Staat Aargau und Gemeinden, Fr. 900,000 in Aktien zu übernehmen und Fr. 600,000 in Obligationen zu beschaffen wären; die Verzinsung des Obligationenkapitales hätten der Staat als Hauptgarant, die Bahngesellschaften und Gemeinden für je Fr. 200,000 als Rückbürgen zu garantieren. Den 5. September übermittelte uns die Stadtkanzlei Aarau einen Bericht des Gemeinderates Aarau vom 12. August, welchem wir dieses neue Finanzierungsprojekt entnehmen, und in welchem der Einwohnergemeinde die Beteiligung in dem ihr zugedachten Umfange beantragt wurde. Anderweitige Mitteilungen über den Verlauf dieser Bestrebungen sind uns nicht gemacht worden.

Unterm 22./23. Juni hat die Bundesversammlung die Konzession für den Bau und Betrieb der Schaffmattbahn (Basel-Sissach-Aarau) erteilt; dem Vernehmen nach haben die näheren technischen Studien seitens des Komite begonnen.

Wie dem vorjährigen Geschäftsbericht zu entnehmen ist, wurde mit dem Einwohnerrat der Gemeinde Steinhausen unter Ratifikationsvorbehalt eine Übereinkunft betreffend Einschaltung einer Station zwischen Knonau und Zug gegen Zusicherung eines Beitrages à fonds perdu an die der Nordostbahn entstehenden Betriebsausfälle abgeschlossen. Der Verwaltungsrat hat indessen, namentlich in Betrachtnahme der sich ohnehin häufenden Anforderungen für bauliche Vervollkommnung des Bahnnetzes, die Zustimmung zu diesem Verträge zur Zeit abgelehnt. — In fernerer Geltendmachung dieses Gesichtspunktes, und weil wir die bezüglichen Begehren auch kommerziell nicht ausreichend begründet fanden, wurde von uns sodann das Ansuchen der Gemeinde Schübelbach um eine Haltestelle und das wiederholte Begehren der Ortschaft Bäch um eine Station an der linksufrigen Zürichseebahn abgelehnt. Dagegen trafen wir mit verwaltungsrätlicher Zustimmung ein Übereinkommen mit der Gemeinde Wädenswil, wonach die dortige bisher nur als Personenhaltstelle eingerichtete Station Au gegen Leistung einer Subvention à fonds perdu zur Güterstation erweitert wird, und mit der Lägersteinbruchgesellschaft wurden die Anschlussverhältnisse der von dieser erstellten Drahtseilbahn an die Station Steinmaur im Sinne teilweiser Schadloshaltung der Nordostbahn für die Kosten des daherigen Umbaues bzw. der Erweiterung dieser Station vertraglich geordnet.

Nachdem der Regierungsrat des Kantons Aargau das erneute Gesuch der Direktion um Revision des Entscheides betreffend die Beitragsleistung des beteiligten Grundeigentums an die Aarekorrektur bei Döttingen-

Klingnau wiederum abgewiesen hat, ist der gemäss Verteilungsplan der aargauischen Baudirektion auf die Nordostbahn entfallende Betrag von Fr. 29,664 zur Zahlung angewiesen worden.

Über verschiedene, im Vorstehenden nicht berührte Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, finden sich Mitteilungen im nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien, die Bauten am alten Netz und die Anschaffungen von Rollmaterial einschliesslich der bezüglichlichen Auseinandersetzungen mit Behörden, soweit derselben nicht schon vorstehend gedacht ist, wird im Abschnitt V berichtet.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die mit der Sihlthalbahngesellschaft geführten Unterhandlungen betreffend ihre Verbindung mit unserm Bahnnetz und die Überführung der Güter haben zu einem vertraglichen Abschlusse geführt. Gemäss dem bezüglichlichen, vom 21. Mai 1892 datierten und von den beiderseitigen Verwaltungsräten genehmigten, vorläufig auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossenen Vertrage wurde das durch die Sihlthalbahn auf eigene Kosten erstellte Verbindungsgeleise ausserhalb unserer Personenhaltstelle Zürich-Wiedikon in die linksufrige Zürichseebahn eingeführt, und befördert die Nordostbahn den ganzen Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht zwischen dem Bahnhof Zürich und der Station Zürich-Giesshübel der Sihlthalbahn; sie bezieht dafür, abgesehen von den auf Grund ihrer Taxnormen für die Strecke Bahnhof Zürich-Abzweigungsstelle berechneten Taxanteilen, von der Sihlthalbahn eine feste Vergütung pro beförderten Wagen. Für diese Güterbeförderung werden die erforderlichen Züge, mindestens aber täglich ein Zug in jeder Richtung, ausgeführt. Die Eilgutbeförderung besorgt die Sihlthalbahn mittelst Camionnage zwischen dem Bahnhof Zürich und ihrem Bahnhof Selnau. — Der Betrieb der Sihlthalbahn von der Station Selnau (Ütlibergbahnhof) bis zum Forsthaus Sihlwald konnte Anfangs August eröffnet werden, die Inbetriebsetzung des Verbindungsgeleises Sihlthalbahn-Nordostbahn dagegen erfolgte erst auf 1. Dezember 1892.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, welche die Übernahme des Fahrdienstes auf deren Strecke Zug-Goldau durch unsere Gesellschaft bezwecken, desgleichen diejenigen betreffend Überführung der Südbahnzüge von Immensee nach Goldau sind noch nicht erledigt, und es befinden sich beide Angelegenheiten noch in dem im letztjährigen Geschäftsbericht gekennzeichneten Stadium. Hinsichtlich der ersteren Angelegenheit dürfte der Umstand verzögernd eingewirkt haben, dass die Frage der Umgestaltung des Bahnhof Zug behufs Einführung der Thalweiler- und der Goldauer-Linie im Berichtsjahre noch nicht zur Lösung gebracht wurde, wie aus den bezüglichlichen Mitteilungen im Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c, erhellt.

Zwischen der Schweizerischen Südostbahn und den übrigen beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen konnte behufs Regelung der durch erstere geschaffenen neuen Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr eine vorläufige Verständigung herbeigeführt werden, nachdem die Südostbahn die Forderung der Einrechnung der effektiven Distanzen ihrer Linie für Abgrenzung der ihr zur Bedienung zu überlassenden Verkehrsgebiete fallen