

La Compagnie de la Suisse Occidentale

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 10

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3877>

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.

La Compagnie de la Suisse Occidentale.

Der Generalversammlung vom 28. August lagen zur Entscheidung vor:

1. Das Project der Fusion mit der Jura-Bern-Bahn, mit dem Project des Anleihe des schweiz. Banksyndicates und der franz. Bahngesellschaften;
2. Die Combination der Genfer Banquiers;
3. Die Pläne einer Intervention der Cantone Waadt und Freiburg, verbunden mit der Liquidation der bisherigen Gesellschaft.

Das erste Project erhielt durch den Beschluss (vom 26. August) des Regierungsrathes des Cantons Bern betreffend die Subventionirung der Simplonbahn bedeutende Unterstützung. Der Beschluss lautet:

Der Regierungsrath, nach Einsicht eines Gesuches der Direction der bernischen Jurabahn vom 25. l. Mts., welches dahin geht, der Regierungsrath möchte zu geeigneter Zeit bei dem Grossen Rathe und dem Volke den Antrag stellen, es sei für den Simplon-Durchstich eine gleiche Subvention zu gewähren, wie für das Gotthardunternehmen, in Erwägung,

dass die Feststellung einer zweiten schweizerischen Alpenbahn ein nationales Werk ist, bei welchem ein grosser Theil der Schweiz theilhaftig wird;

dass die Simplonbahn die Entwicklung des internationalen Verkehrs auf einem grossen Theil der Eisenbahnlinien des Cantons Bern begünstigen wird, bei welchem der Staat als Actionär in hohem Maasse theilhaftig ist;

dass diese Verkehrsentwicklung nicht nur von der Erstellung der Simplonbahn, sondern auch im gewissen Masse von dem Zustandekommen der Betriebsfusion zwischen den Eisenbahngesellschaften des Jura und der Westschweiz abhängt,

auf den Antrag der Direction der Eisenbahnen beschliesst:

1. Der Regierungsrath wird dem Grossen Rathe und dem Bernervolke zu geeigneter Zeit den Antrag stellen, es sei für den Durchstich des Simplon die nämliche Summe zu verabfolgen, welche für die Gotthardbahn bewilligt worden ist, nämlich eine Subvention von einer Mill. Franken unter analogen Bedingungen.
2. Dieser Beschluss erhält seine Gültigkeit, sobald der Betriebsfusionsvertrag vom 24. Juli 1875 zwischen den bernischen Jurabahn und den Schweiz. Westbahnen allseitig ratifiziert sein wird.

Damit soll der Actionärversammlung der Westbahnen die Zusicherung gegeben werden, dass im Falle einer Fusion mit der Jurabahn der Canton Bern den Bau einer Simplonbahn nach Kräften unterstützen werde.

Nicht minder trug zur Verstärkung bei die Erklärung der Direction der Jurabahn, dass diese Gesellschaft auf eine Betriebsfusion mit der Suisse occidentale verzichten werde, für den Fall, dass die Regierungen von Waadt und Freiburg innerhalb der Frist bis zum 25. September (Frist der Ratification des Vertrages) an die Stelle des Syndicates der Schweiz. Banken treten würden.

Die Combination der Genfer Banquiers: Bonna und Consorten, verbunden mit dem Pariser Comptoir d'escompte, (siehe Eisenbahn Bd. III, pag. 61) hatte auch einige Verbesserungen zu Gunsten der Suisse occidentale erfahren.

Indessen hatte der Grosse Rath des Cantons Waadt am 24. August einstimmig eine Interpellation an den Staatsrath gerichtet: es möchte dieser dem Grossen Rath Bericht erstatten über die gegenwärtige Situation der Suisse occidentale und über die Unterstützung, welche der Canton unter gegenwärtigen Umständen der Gesellschaft bieten könnte; ebenso soll der Staatsrath sich erklären, welche Stellung er an der am 28. Juni stattfindenden Actionärversammlung einzunehmen im Sinne habe.

Der Bericht des waadtländischen Staatsrathes nun kommt zu den folgenden Schlüssen:

Bis jetzt sind zwei Lösungen vorgeschlagen worden: Das Vertragsproject zwischen der S. O. und der Jurabahn, welches den Sitz der neuen Administration nach Bern verlegen würde; ein Betriebsvertrag vorerst, aber abgeschlossen in Erwartung einer Fusion, welche die S. O. zu Gunsten der bernischen Linien absorbiren würde und die Zukunft des Simplon komplizieren könnte; Alles das, um ein Anleihen zu wenig befriedigenden Bedingungen zu erhalten und welches zu einem grossen Theil durch den Kredit der waadtländischen Banken unterstützt werden sollte.

Ferner ein Vertragsproject für den Betrieb durch eine genferische Pachtgesellschaft, welches ebenfalls zu einem Anleihen von harten Bedingungen führen würde.

Diese beiden Lösungen soll der Staat als Actionär verwerfen.

Für den Fall, dass die Gesellschaft keine andere Lösung finden sollte, geeignet, ihre eigenen Interessen wie diejenigen des Staates zu befriedigen, so hält es der Staatsrath im Interesse des Landes, weitere Eröffnungen abzuwarten, die ihm in Rücksicht einer Intervention des Staates gemacht werden könnten. Alsdann würde er solchen den Vorzug geben, welche auf Wiederaufnahme des Netzes durch die interessirten Cantone in Folge eines Concordates hinzielen würden.

Die Commission erklärt sich mit diesen Anträgen einverstanden.

In einer Vorversammlung von Mitgliedern des Grossen Rathes hatte sich ziemlich einstimmig die Ansicht geltend gemacht, es solle der Canton für das nöthige Anleihen die Garantie übernehmen.

Der Grosse Rath adoptirte sodann mit 108 gegen 57 Stimmen die Anträge der Mehrheit seiner Commission. Die Minderheit, namentlich unterstützt von Hrn. Nationalrath Ruchonnet, wollte dem Staatsrath für Abgabe der cantonalen Stimmen an der Actionärversammlung freie Hand lassen.

Der Grosse Rath des Cantons Freiburg beauftragt den Staatsrath einstimmig, für die Betriebsfusion der S. O. mit den Bernischen Jurabahn zu stimmen, jedoch mit dem Vorbehalt, dass der betreffende Vertrag hinfällig werde, wenn es den theilhaftigen Cantonen bis zum 30. September gelinge, sich über eine Garantie für das Anleihen von 16 Millionen Franken zu verständigen.

Ausser diesen verschiedenen Projecten lagen der Generalversammlung vom 28. August noch die Anträge der Mehrheit und Minderheit der Untersuchungscommission, welche von der Genfer Generalversammlung zur Prüfung des Geschäftsberichtes niedergesetzt worden war, vor.

Die Untersuchungs-Commission spaltet sich also in eine Mehrheit und eine Minderheit. Die Anträge der Mehrheit gehen dahin, die Generalversammlung der Actionäre möge den Geschäftsbericht genehmigen, ferner constatiren, dass die Gesellschaft ein Anleihen von Fr. 15,500,000 zu erheben benöthigt sei, alsdann es für nothwendig erklären, dass die Statuten der Gesellschaft revidirt werden, und endlich die üblichen Rechnungsrevisoren ernennen. — Der Bericht der Minderheit, der ebenfalls im Druck erschienen, findet sich in Nr. 205 der Handelszeitung reproducirt. In ihrem Namen hat Hr. Etzensberger von Zürich etwas schärfer gehaltene Resolutionen vorgeschlagen, nämlich Tadelvotum betr. die Art und Weise der Emission der privilegierten Actien, Nichtgenehmigung des Geschäftsberichtes, Verantwortlicherklärung des Verwaltungsrathes für verschiedene Administrationsfehler (bis zur Summe von gegen Fr. 500,000) und endlich ebenfalls Revision der Statuten.

Das Resultat der Generalversammlung war folgendes:

Genehmigung der Rechnungen mit 4108 gegen 2081 Stimmen; Nichtgenehmigung der Geschäftsführung mit 3590 gegen 2640 Stimmen, also einer Mehrheit von 950 Stimmen. Hierauf reicht der Verwaltungsrath seine Demission ein; er wird in Funktion bleiben bis zur Genehmigung der neuen Statuten. Auf die Frage, ob die Direktoren, von denen zwei dem Verwaltungsrathe nicht angehören, sich ebenfalls zurückziehen, erklären die demselben angehörenden Directoren Philippin und von der Weid, es verstehe sich dies für ihre Person von selbst und Herr von der Weid fügt bei, dass er seinen Bündel schon geschnürt habe. Die beiden dem Verwaltungsrath nicht angehörenden Directoren Vessaz und Léchet beobachten Stillschweigen. Hierauf wird die Aufstellung einer Commission für Statutenrevision beschlossen, die der Generalversammlung bald möglichst vorgelegt werden soll. Diese Commission wird ernannt aus den Herren: Weck-Reynold, Bory-Holland, v. Muralt, Renevey, Blösch, de Seigneux, de Gingins, Lommel und Etzensperger. Endlich wird die den Inhabern von privilegierten Actien für die dritte Einzahlung eingeräumte Frist bis zum 15. October verlängert.

Es bleibt uns noch übrig, die Stellung der Nordostbahn und Centralbahn in dieser Frage zu berühren. — Das Verhalten dieser beiden Bahnen liefert einen wichtigen Beweis zu der Thatsache, wie sehr die schweiz. Eisenbahnen selbst fühlen, dass ihnen eine grössere Einigung Noth thut, und dass eine Zersplitterung in eine so grosse Zahl von Einzelverwaltungen in die Länge durchaus unhaltbar ist. Es ist dies die alte Geschichte von den Fusionen, wie sie in England und Frankreich sich geltend gemacht hat, und wie sie nun auch in Oesterreich gelehrt wird.

Die Direktionen der Nordostbahn und Centralbahn hatten sich auf folgende Vorschläge geeinigt:

Einmal übernehmen die beiden Bahnen für das durch die S. O. selbst zu erhebende Anleihen von 16 Millionen Frs. die Garantie, sowol was die Zinszahlung als die Rückzahlung des Capitals betrifft. Sie führen gemeinsam mit der S. O. die Unterhandlungen über das Anleihen. Sofern die beiden Gesellschaften in Folge ihrer Garantie in den Fall kommen, an Stelle der S. O. für die Erfüllung der Anleiheverpflichtungen sorgen zu müssen, treten sie für die betreff. Beträge in die Rechte der Hypothecargläubiger ein.

Organisation und Sitz der 3 Gesellschaften, sowie das Finanz- und Rechnungswesen bleiben von dieser Einigung unberührt; dagegen wird eine gemeinschaftliche Commission aufgestellt, welche berechtigt ist, Beschlüsse zu fassen über: die Fahrpläne, soweit sie den directen Verkehr zwischen den 3 Verwaltungen betreffen; Einrichtung durchgehender Personen und Waarenzüge; Festsetzung der Tarifnormen und der Instradierungen für den Verkehr zwischen den Endpunkten der drei Bahnnetze. Ferner soll diese Commission berechtigt sein, zu untersuchen und Anträge zu stellen, in wieweit Modificationen der Organisation der einzelnen Verwaltungen oder die Aufstellung gemeinsamer Organe zum Zwecke besserer Besorgung des Betriebsdienstes oder einzelner Zweige desselben oder behufs Erzielung von Ersparnissen angezeigt sind.

Der Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zwischen:

- Basel, Luzern, Waldshut, Schaffhausen, Winterthur, Etzweiler, Constanx, Romanshorn, Rorschach und Ziegelbrücke einerseits,
- Verrières, Pontarlier, Genf und Saint-Maurice, beziehungsweise dem jeweiligen Endpunkte der Simplonbahn andererseits wird als gemeinschaftlicher Verkehr unter besonderer Vertheilung der erzielten Einnahmen behandelt.

Ebenso sollen directe Personen- und Gütertarife zwischen den Stationen der 3 Gesellschaften gebildet werden und soll die Simplonbahn in den Vertrag eingeschlossen sein.

Wir hatten es also hier mit einer ziemlich vollständigen Betriebsfusion zu thun, allerdings unter Beibehaltung der 3 Verwaltungen; allein es hätte diese „Betriebsfusion“ sicherlich über kurz oder lang zu einer vollständigen Fusion der schweizer. Hauptbahnen geführt.

Was an dem Vertragsentwurfe besonders interessant ist, liegt in dem Bekenntniß der Thatsache, dass durch eine solche Betriebsfusion einestheils bedeutende Kosten erspart würden, andertheils das Betriebsmaterial besser ausgenutzt werden könnte, mit andern Worten, dass diese Menge von Verwaltungen und diese Zersplitterung unserer schweiz. Eisenbahnen durchaus nicht ökonomisch sei. — Wenn einmal die Verwaltungen, von dieser Ueberzeugung durchdrungen selbst sich zu Umgestaltungen veranlasst fühlen, die auf Fusionen hinzielen, so sollte dies immerhin auch für die öffentliche Meinung als Thatsache zu Gunsten einer grössern Concentrirung unserer Eisenbahnen constatirt werden.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat jedoch abgelehnt, auf diese Erklärungen einzugehen und wurden dieselben demgemäss auch der Generalversammlung der S. O. v. 28. Aug. nicht vorgelegt.

Eine offenbar officiöse Correspondenz der Neuen Zürcher Zeitung theilt darüber mit: „Dass die bekannte „Erklärung“ zu Händen der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen so wie sie lautet nicht abgegeben werden soll: dafür allerdings habe sich eine Mehrheit des Verwaltungsrathes ausgesprochen. Allein aus der gewalteten Discussion dürfe zugleich der Schluss gezogen werden, dass es in das Ermessen der Direction gestellt sei, je nach der weitem Entwicklung der Angelegenheit, im Benehmen mit dem Directorium der schweizer. Centralbahn, allerdings unter Berücksichtigung der gewalteten Discussion, zur Wiederaufnahme von Unterhandlungen mit den Westschweizerischen Bahnen, sofern von dieser Seite annehmbare Offerten gemacht werden sollten, im Sinne einer angemessenen finanziellen Mitbetheilung der Nordostbahn die Hand zu bieten.

Welches die eigentlichen Motive dieses Verwaltungsrathsbeschlusses sind, kann aus dieser Correspondenz nicht entnommen werden; dagegen dürfte wol das Misstrauen in die Direction der S. O., welche nicht allein Beweise ihrer Unfähigkeit abgelegt, sondern sich auch unreeller Handlungsweise schuldig gemacht hat, als Hauptgrund gelten, da die Vertragspunkte, welche die Betriebsverhältnisse berühren, sicherlich kaum Anlass zu Bedenken bieten konnten. Eine nachträgliche Correspondenz der Basler Nachrichten theilt mit, dass die ablehnende Haltung des Verwaltungsrathes der N. O. B. hauptsächlich durch Herrn Dr. Alfred Escher bestimmt worden sei, indem er darauf aufmerksam machte, dass zur Herstellung der Westbahnen nicht nur 16,

sondern 20—30 Millionen nöthig seien, und dass dadurch die Actien der Nordostbahn um wenigstens 100 Fr. sinken würden.

Es bleibt aber immerhin noch die Erneuerung der Fusionsbestrebungen zu gewärtigen.

GESELLSCHAFT

ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums

in ZÜRICH.

Die diessjährige Generalversammlung, deren Programm wir in der letzten Nummer mitgetheilt hatten, wurde von ca. 90 Mitgliedern besucht. Die Verhandlungen fanden unter dem Vorsitz des Herrn Professor Dr. Geiser in dem schönen, geräumigen Stadthausaal in Biel statt.

Aus dem Referat über die Stellenvermittlung, abgelegt vom Präsidenten der betreffenden Commission: Herrn Waldner in Neumünster, ergab sich, dass auch dieses Jahr, trotz relativ ungünstiger Verhältnisse eine verhältnissmässig grosse Anzahl von Vermittlungen zu Stande gebracht werden konnte und dass die Gesellschaft keine Mühen und keine Ausgaben scheut, um diesen wichtigen Zweig der Vereinsthätigkeit nach Kräften zu fördern.

Laut den Mittheilungen des Secretärs: Herrn Ing. Paur hat sich die Mitgliederzahl im abgelaufenen Jahr von 568 um 112 auf 680 vermehrt.

Anträge betreffend Einführung eines Eintrittsgeldes und Abhaltung wissenschaftl. Vorträge an den künftigen Jahresversammlungen wurden im zustimmenden Sinne erledigt.

Die vom Vorstande provisorisch angestrebte Verbindung der Gesellschaft mit der Zeitschrift „Eisenbahn“ wurde gutgeheissen.

Der Finanzbericht, abgelegt vom Quästor: Herrn Prof. Fliegner in Zürich ergab das erfreuliche Resultat eines Ueberschusses von Fr. 377. 58 über die budgetirte Summe.

Der neue Vorstand wurde wie folgt bestellt: An Stelle des wegen Ueberhäufung mit Arbeit aus dem Vorstande austretenden Herrn Prof. Dr. Geiser wurde zum Präsidenten gewählt der bisherige Vice-Präsident Herr A. Waldner in Neumünster und zum Vice-Präsidenten Herr Oberingenieur Jean Meyer in Lausanne, ferner zu Vorstandsmitgliedern: Die Herren Ing. Paur, Prof. Fliegner, Architect Geiser, Ing. Weissenbach in Zürich, Director Dietler in Solothurn, Ing. Flückiger in Bern und Architect Perries in Neuenburg.

Mit Einmuth wurde der aus dem Vorstande scheidende Herr Prof. Geiser in Würdigung seiner bedeutenden Verdienste um den Verein zum Ehrenmitglied erhoben.

Als Ort der nächsten im Herbst 1876 abzuhaltenden Generalversammlung wurde Winterthur bestimmt.

Den Mitgliedern war Sonntags Vormittags Gelegenheit zur Besichtigung der interessanten Bauten der Juragewässer-Correction, sowie des Etablissements des Herrn Blösch in Bötzingen geboten.

Eine Eisenbahnfahrt durch das schöne St. Immerthal auf der für den Techniker viel Interessantes bietenden Jurabahn, ein ausgezeichnet, herzlicher Empfang in Chaux-de-Fonds, dem ein im Gibraltar daselbst stattgefundenes, gelungenes Bankett, sowie ein am Montag ausgeführter Ausflug nach „Les Brenets“ und an den Saut-du-Doubs folgte, alles begünstigt vom wundervollsten Wetter, verherrlichte das schöne Fest, welches den Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,90 M., Airola 20,20 M., Total 48,10 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,87 M.

Schweizerische Westbahnen. Nach einer Correspondenz des „Bund“ hat sich das Comité der Lausanner Actionärversammlung in zwei Abtheilungen getheilt, von denen die eine die finanziellen Geschäfte zu besorgen, während sich die andere mit der Statutenrevision zu befassen hat. Das Comité wird im Laufe dieser Woche neuerdings zusammentreten. Die Haltung dieses Comité's geht, wie man bis jetzt vernommen, dahin: 4 Mitglieder (2 Berner und 2 Freiburger) sind für die Fusion mit den Jurabahnen, die übrigen 5 sollen sich gegen dieselbe ausgesprochen haben.

Linksufrige Zürichseebahn. Von zuverlässiger Seite wird versichert, dass die ganze Linie bis zum 16. Sept. dem Betrieb übergeben werden könne. Die Auffüllungen bei Altendorf würden täglich mit Locomotiven befahren und unbedeutende Senkungen, denen das künstliche Terrain noch ausgesetzt sei, werden mit Kies geebnet. Gefahr sei keine mehr vorhanden. Dagegen sollen die Arbeiten in Zürich z. B. beim Bahnhof in Enge etc. noch nicht vollendet sein.

— Am 3. ds. wurde die Bergbahn Rorschach-Heiden bei schönstem Wetter unter Theilnahme des jubelnden Volks eröffnet.