Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **33 (1885)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Der dreiunddreissigste Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens, den wir die Ehre haben Ihnen hiemit vorzulegen, umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885, soweit derselbe nicht schon im Berichte für 1884 behandelt ist, und schliesst sich auch in der Form dem Letztern an.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen sind im Berichtjahre nicht erlassen worden.

Schon im vorjährigen Geschäftsberichte wurde des Bundesbeschlusses betreffend die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 gedacht, sowie der hinsichtlich desselben von den Bahnverwaltungen im März 1885 dem Eisenbahndepartement abgegebenen Erklärungen. Letzteres veranstaltete nun auf 7. September 1885 eine bezügliche Besprechung mit den Bahnverwaltungen, welche sich im Wesentlichen auf die Erweiterung der nach der zweiten Stückgutklasse zu tarifirenden Artikel, die aus eigener Initiative der Bahnverwaltungen inzwischen in Erörterung gezogene Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete und die hiefür den Bahnen zu gewährenden Kompensationen bezog. An dieser Konferenz gelang eine Einigung in folgendem Sinne: 1. Die Bahnverwaltungen gewähren die zweite Stückgutklasse auch für Wein und Most in Fässern, Käse, Butter, Gemüse, essbare Kastanien, frische Trauben und gedörrtes Obst. 2. Die Gültigkeitsdauer der Retourbillete wird für Distanzen von mehr als 100 Kilometern allgemein je um einen Tag verlängert, ferner für kürzere Distanzen ebenfalls auf 3 Tage erstreckt, insofern die Billete an Tagen vor Sonn- und Festtagen gelöst werden. 3. Als Kompensation wird das Departement dem Bundesrath einerseits die Bewilligung einer Einschreibgebühr von 10 Cts. auf Vieh- und Gepäcksendungen beantragen, anderseits für die Taxberechnung bei Gepäcksendungen die Fixirung des Minimalgewichts auf 20 Kilogramm und die Aufrundung von 10 zu 10 Kilogramm. Diese Vereinbarung wurde von allen Bahnverwaltungen genehmigt, unserseits nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes, worauf der schweizerische Bundesrath seinerseits unterm 20. Oktober den vom Eisenbahndepartement in Aussicht gestellten Beschluss fasste, in der Meinung, dass die Vereinbarung in allen Theilen auf den 1. Januar 1886 in Wirksamkeit gesetzt werden solle. Letzeres ist denn auch geschehen, hinsichtlich der Erweiterung der zweiten Stückgutklasse mittelst Ausgabe eines neuen schweizerischen Ausnahmetarifs No. 9.

Ein anderes Postulat des Bundesbeschlusses: Sorge für bessere Publikation der Tarife, fand auf Anregung der Bahnverwaltungen in der Weise seine Erledigung, dass die seither unter den übrigen Inseraten des schweizerischen Bundesblattes zerstreuten bezüglichen Publikationen in eine besondere, mindestens wöchentlich erscheinende und zu geringem Preise abonnirbare Beilage des Bundesblattes verwiesen wurden.

Bei der Besprechung vom 7. September machte das Eisenbahndepartement aufmerksam, dass es mit der damals erzielten Einigung die Angelegenheit noch nicht in ihrem ganzen Umfange als erledigt ansehe, und gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Bahnverwaltungen sich noch zu anderen Zugeständnissen bereit finden lassen werden. In der That beantragte dasselbe den Bahnverwaltungen schon auf den 19. November eine abermalige Besprechung, in welcher Taxerleichterungen für baumwollene Garne und Gewebe, Parquetteriewaaren, Heu, Stroh, Torf und Gerberrinde, ferner die Verkürzung der Lieferfristen besprochen werden sollten. Die Bahnverwaltungen sahen sich jedoch genöthigt, um eine Verschiebung dieser Besprechung nachzusuchen, um die von ihnen schon vorher begonnenen Erhebungen über die finanzielle Tragweite der beantragten Taxmassnahmen zu Ende führen, sowie hinsichtlich der Möglichkeit einer Verkürzung der Lieferfristen vorerst eine nähere Prüfung veranlassen zu können. In Folge dessen wurde die Besprechung wieder abgesagt und fand innert des Berichtsjahres nicht mehr statt.

Mit der im letztjährigen Berichte des Verwaltungsrathes erwähnten Klage gegen den Fiskus des Kantons Zürich betreffend Konversion der Betheiligung des letztern bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern, ist die Nordostbahn durch Urtheil des Bundesgerichtes vom 3. Juli 1885 abgewiesen worden, gestützt auf die Anschauung: die im Vertrage mit dem Kanton Zürich vom 5. Mai 1873 vorgesehene Konversion sei nur für den Fall vereinbart worden, dass die Linie Thalweil-Zug wirklich gebaut werde. Nachdem wir vorsorglich schon während dieses Prozesses, nämlich am 15. November 1884, die Betheiligung des Kantons Zürich eventuell zur Rückzahlung auf den 31. Dezember 1885 gekündigt hatten, diese Kündigung aber von der Regierung als unzulässig bestritten worden war, sind wir unterm 28. Oktober 1885 mit einer neuen Klage an das Bundesgericht gelangt, die dahin schliesst: „Das Bundesgericht möge:

„*a)* den Vertrag zwischen dem Regierungsrath des Kantons Zürich und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, betreffend die Auslösung des Kantons Zürich von der Betheiligung bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, vom 5. Mai 1873 als unwirksam erklären und der Klägerin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewähren;

„*b)* unsere vom 15. November 1884 datirte Kündigung der Staatsbetheiligung auf Grundlage des Art. 18 des Vertrages vom 14. Dezember 1861 zur Rückzahlung auf den 31. Dezember 1885 begründet erklären und demnach aussprechen: es sei die Nordostbahngesellschaft berechtigt, das im Staatsbesitze befindliche Obligationenkapital von Fr. 1,675,000 auf den 31. Dezember 1885 in diesem Betrage zurückzubezahlen, und es bleiben dabei die Ansprüche des Kantons Zürich auf die vertragliche Nachvergütung der zu einer Durchschnittsverzinsung von $4^1/_2$ % noch fehlenden Beträge gewahrt."

Diese neue Klage stützt sich darauf, dass der Vertrag vom 5. Mai 1873 beidseitig auf Grund von unzutreffenden Voraussetzungen abgeschlossen worden und darum reszissibel sei.

Bei Ausarbeitung dieses Berichtes war das Verfahren erst bis zur Duplik durchgeführt.

Die vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn erhobene Einsprache gegen Ausrichtung einer Dividende an die Prioritäts-Aktionäre für das Jahr 1883 ist vom Bezirksgerichte Zürich durch Urtheil vom 25. September 1885 und von der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich durch Urtheil vom 26. Dezember 1885 wieder geschützt worden, von beiden Instanzen im Wesentlichen unter Festhaltung je der Motive, welche sie ihren Urtheilen betreffend die Dividende für 1882 zu Grunde gelegt hatten. Unsere beim Bundesgerichte eingelegte Berufung blieb ohne Erfolg, indem diese Instanz unterm 10. April d. J. das appellirte Urtheil bestätigte, wobei sie sich den Rechtsausführungen der Appellationskammer im Grossen und Ganzen anschloss.

Dagegen sind wir in der angenehmen Lage, Ihnen einen für die Nordostbahn befriedigenden Ausgang des vom gleichen Komite gegen die Ausrichtung einer Dividende für das Jahr 1884 angestrengten Prozesses melden zu können. Auch in diesem Prozesse hat die erste Instanz mittelst Urtheils vom 4. November 1885 die Klage geschützt. Die Appellationskammer des Obergerichtes dagegen hat dieselbe durch Urtheil vom 26. Dezember 1885 verworfen, davon ausgehend, dass gemäss den frühern Rechtsausführungen dieser Instanz die Nordostbahn an der Ausrichtung der dekretirten Dividende nicht verhindert werden könne, sobald als feststehend angenommen werden müsse, es habe das Unternehmen einen entsprechenden Reinertrag abgeworfen; dass diese Voraussetzung nun aber für das Jahr 1884 gemäss der vom schweizerischen Bundesrathe genehmigten Bilanz zutreffe. Dieser Entscheid wurde vom Bundesgerichte auf die von der Gegenpartei eingelegte Berufung durch Urtheil vom 10. April d. J. bestätigt. Hiebei konstatirte das Bundesgericht, dass das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 nicht blos administrativrechtlicher, sondern auch civilrechtlicher Natur sei, und dass der Amortisationsplan für die abzuschreibenden Aktivposten, wie solcher vom schweizerischen Bundesrathe festgestellt worden, von den Gläubigern nicht mehr angefochten werden könne.

Ungeachtet dieses Urtheiles hat die Ausrichtung der Dividende für das Jahr 1884 noch nicht bewerkstelligt werden können, weil unmittelbar nach Erlass des zweitinstanzlichen Urtheiles vom Verwaltungsrathe der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine gleiche Einspruchsklage mit Bezug auf alle seit 1880 beschlossenen Dividenden erhoben worden ist, die z. Z. noch der erstinstanzlichen Erledigung entgegensieht.

Durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes sind wir trotz nachdrücklichster Einsprache verhalten worden, vom 1. April 1884 ab einem Vormittags-Schnellzuge St. Margarethen-St. Gallen-Winterthur Fortsetzung nach Zürich zu geben und ebenso am Abend eine Schnellzugsverbindung in umgekehrter Richtung herzustellen. Da es ohne schwere Schädigung der Interessen der von unsern Linien bedienten Landesgegenden nicht möglich gewesen wäre, dieser Auflage anders als durch separate Führung dieses Schnellzuges gerecht zu werden, so blieb uns keine andere Wahl, als uns für diese zu entscheiden. Unsere Unternehmung kam damit in den Fall, auf der Strecke Winterthur-Zürich drei Schnellzüge in kurzen Intervallen sich folgen zu lassen. Wir konnten die Verfügung des Bundesrathes nicht als sachlich gerechtfertigt anerkennen, weil der Zweck dieses Schnellzuges durch eine etwas modifizirte Zugslage auf dem Netze der Vereinigten Schweizerbahnen und durch den dadurch ermöglichten Anschluss an unsere schon bestehenden Schnellzüge ganz wohl hätte erreicht werden können; zum allermindesten mussten wir die der Nordostbahn zugemuthete Leistung als eine solche ansehen, welche ihr gemäss Art. 33 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen einen Anspruch auf billige Entschädigung gibt. Da der Bundesrath die Bezahlung irgend welcher Vergütung ablehnte, haben wir unsere bezügliche Forderung im Berichtsjahre beim Bundesgerichte eingeklagt. Der Prozess ist erst bis zur Duplik durchgeführt. Im Verlaufe desselben hat sich herausgestellt, dass der Bundesrath sich von der Regierung des Kantons St. Gallen, auf deren andauerndes Drängen der von uns angefochtene Beschluss gefasst worden war, für alle Folgen des letztern einen Revers hat ausstellen lassen! In Folge dessen nimmt nun auch der Kanton St. Gallen als Litisdenunciat des Bundes am Prozesse Theil. Wir fügen noch bei, dass die separate Führung des Schnellzuges auf der Strecke Winterthur-Zürich nur bis zum Beginne des Sommerfahrplanes 1884 gedauert hat; von da an wurde der Anschluss an unsere etwas modifizirten Züge 4 und 13 bewerkstelligt.

Im letzten Berichte haben wir der Vorlagen erwähnt, welche der Bundesrath mit Rücksicht auf den ihm nach Ablauf des Jahres 1885 in der Moratoriumsangelegenheit zukommenden Entscheid von uns verlangt

hat. Diese Vorlagen, die sehr eingehende Erhebungen und sorgfältige Berechnungen erheischten, konnten von uns innert der anberaumten Frist, d. h. bis Ende September 1885 nicht vollständig eingeliefert werden, sondern zum Theil erst gegen Ende November 1885. — Zur Prüfung derselben hat der Bundesrath eine Kommission von drei Sachverständigen ernannt, welche ihren Bericht in der ersten Hälfte des Monats Mai l. J. erstattet haben dürfte. Mit den Vertretern der Moratoriumslinien haben inzwischen keine weitern Verhandlungen stattgefunden, da wir glaubten, vorerst gewärtigen zu sollen, zu welchen Verfügungen der Bundesrath sich veranlasst sehen werde. Vorläufig hat derselbe auf eine bezügliche Anfrage des Regierungsrathes des Kantons Aargau durch Beschluss vom 26. Dezember 1885 sich dahin ausgesprochen, dass die für die Moratoriumslinien durch den Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 festgesetzten Fristen bis zu dem Zeitpunkte laufen, in welchem die Bundesbehörden diese Fristen neu angesetzt haben werden.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Konferenz schweizerischer Eisenbahnen trat im Laufe des Berichtsjahres auch die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn bei.

Fragen des Güterverkehrs von grösserer Wichtigkeit hatte dieselbe nicht zu behandeln.

Von den Verhandlungen der Konferenz über Angelegenheiten des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs verdient eine neue Vereinbarung mit der schweizerischen Postverwaltung Erwähnung, derzufolge die Entschädigung der Bahnverwaltungen für den Transport der Fahrpoststücke über 5 Kilogramm Gewicht, anstatt im Wege der Ausrichtung einer Aversalsumme fortan, zunächst für die Jahre 1885—1887, wieder auf Grund der effektiven Transportquantitäten und einer Taxe von $2^1/_2$ Cts. für 100 Kilogramm und Kilometer (= der halben Gepäcktaxe) erfolgen wird. — Ferner hat die Konferenz — in Ausführung des auf Seite 3 erwähnten Übereinkommens mit dem Eisenbahndepartement — die Vereinbarung über die Organisation des direkten Verkehrs hinsichtlich der Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Billete und die Bestimmungen über das Minimalgewicht und Gewichtsabrundung für Gepäcktransporte geändert, ist aber hiebei dazu gelangt, von der eingeräumten Befugniss zur Berechnung eines Minimalgewichts von 20 Kilogramm vorläufig keinen Gebrauch zu machen, sondern einstweilen die Taxen nur für 10 Kilogramm in minimo erheben zu lassen.

Mit Betriebsfragen hatte sich die schweizerische Eisenbahnkonferenz im Berichtsjahr in vermehrtem Masse zu befassen. Von den wichtigern sind folgende zu erwähnen:

1. Einführung kontinuirlicher Bremsen. Auf dem Netz der Nordostbahn wurden mit der Luftdruckbremse System Wenger Versuche in grösserm Masstabe vorgenommen; zu einem Abschluss werden dieselben erst im laufenden Jahr gelangen.

2. Reglement für Militärtransporte auf Eisenbahnen. Nachdem der Eisenbahnkonferenz Gelegenheit gegeben worden war, ihre Wünsche bezüglich des Entwurfs zu diesem Reglement auszusprechen, ist dasselbe vom schweizerischen Bundesrath am 3. November 1885 definitiv festgestellt und vom 1. Januar 1886 an in Kraft gesetzt worden.