Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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

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

Der wichtigste Vorgang im Verhältnisse zum Bunde und zu den Kantonen war im Berichtsjahre der Erlass des in seiner rechtlichen Grundlage auch in unbeteiligten Kreisen stark angefochtenen Bundesgesetzes betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895. Diesem Gesetze sind die Aktiengesellschaften für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen mit einer Betriebslänge von mindestens 100 Kilometer unterstellt, vorbehältlich Unterstellung auch anderer Eisenbahngesellschaften durch den Bundesrat bezw. die Bundesversammlung.

Durch dasselbe wird das Stimmrecht in der Generalversammlung ausschliesslich auf diejenigen Aktionäre beschränkt, deren Aktien auf den Namen lauten und seit wenigstens sechs Monaten oder seit dem Entstehen der Gesellschaft auf den betreffenden Namen im Aktienbuche eingetragen sind. Damit wollte — ob mit Erfolg, wird die Erfahrung lehren — erreicht werden, dass die Ausübung der Kompetenzen der Generalversammlung in möglichst stabilen Aktienbesitz übergehe und dem nur momentanen, zu Spekulationszwecken erworbenen Aktienbesitz entzogen werde, d. h. der zu Spekulationszwecken erworbene Besitz sich nach und nach in festere Hände verteile.

Sodann wird durch dieses Gesetz die Wahl eines Teiles der Verwaltungsmitglieder an den Bundesrat und die beteiligten Kantone übertragen. Wenn die Verwaltung aus mehreren Mitgliedern besteht, so ist der Bundesrat berechtigt, ein bis vier Mitglieder, und ebenso ist jeder Kanton, auf dessen Gebiet das Bahnnetz einer unter das Gesetz fallenden Gesellschaft sich erstreckt, berechtigt, nach Massgabe des Interesses ein bis vier Mitglieder zu wählen. Die kantonalen Vertreter dürfen $^1/_3$, diejenigen des Bundes und der Kantone zusammen $^2/_5$ der Gesamtzahl der Verwaltungsratsmitglieder ausmachen. Mindestens $^4/_5$ der Mitglieder der Verwaltung müssen aus Schweizerbürgern bestehen, welche in der Schweiz ihren thatsächlichen Wohnsitz haben.

Ferner wird durch dieses Gesetz dem Bundesrat das Recht eingeräumt, Beschlüsse der Generalversammlung oder der Verwaltung, durch welche bedeutende Landesinteressen ernstlich gefährdet oder verletzt werden, aufzuheben. Zu diesem Zwecke sind dem Bundesrat die Beschlüsse der Generalversammlung vor dem Vollzuge zur Kenntnis zu bringen, ebenso sind auf Verlangen alle Beschlüsse der Verwaltung und der Direktion sofort einzusenden. Die Bahngesellschaft kann gegen die (binnen Monatsfrist) zu erlassende Verfügung des Bundesrates an die Bundesversammlung rekurrieren.

Die Übertragung wichtiger Beamtenstellen an Ausländer bedarf der Genehmigung des Bundesrates, der berechtigt ist, die erteilte Genehmigung jederzeit zurückzuziehen.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Die Wahl der Direktion durch die Generalversammlung wird ausgeschlossen beziehungsweise dem Verwaltungsrat, in dem die Direktion nur noch beratende Stimme haben kann, übertragen.

Das Gesetz wurde mit dem 18. Oktober 1895 in Kraft gesetzt und den beteiligten Gesellschaften bis Ende des Jahres Frist bestimmt, um ihre Statuten mit demselben in Einklang zu bringen. Dabei hatte es die Meinung, dass bis dahin hinsichtlich des Stimmrechtes der Aktionäre die bisherigen Statutenbestimmungen in Kraft bleiben.

Aus zwingenden Gründen konnte bei der Nordostbahn diese Frist nicht eingehalten werden, weshalb sie für unsere Gesellschaft vom Bundesrate bis Ende Januar 1896 verlängert wurde. Am 27. Januar fand dann die Generalversammlung der Aktionäre zum Zwecke der Statutenrevision statt.

Bezüglich der Durchführung dieser letztern verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

Für nach Januar 1896 stattfindende Generalversammlungen ist von Bedeutung die Übergangsbestimmung des Gesetzes, wonach diejenigen Aktionäre, welche binnen sechzig Tagen nach Inkrafttreten des Gesetzes ihre Aktien auf den Namen im Aktienbuche eintragen lassen, das Stimmrecht sofort mit der Eintragung erwerben.

Innert dieser Frist, d. h. bis 17. Dezember 1895 wurden mit Rücksicht auf diese Bestimmung von 160,000 Aktien 64,408 in unserm Aktienbuche eingetragen.

Ein weiterer gesetzgeberischer Vorgang, der aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangte und mit Rücksicht auf die voraussichtliche Referendumsbewegung noch zur Zeit nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, über den daher der nächste Geschäftsbericht Ausführlicheres zu bringen haben wird, ist die Behandlung eines bundesrätlichen Entwurfes zu einem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen durch die eidgenössischen Räte. Das neue Gesetz soll an Stelle des Rechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 treten und bezweckt in der Hauptsache die Gewinnung einer rechnerischen Grundlage für den geplanten Eisenbahnrückkauf.

Der schweizerische Eisenbahnverband sah sich veranlasst, in einer Kollektiveingabe an die Bundesversammlung gegen verschiedene Bestimmungen des Entwurfes Stellung zu nehmen. In einer Specialeingabe gab sodann die Nordostbahn ihren Protest zu zwei sie speciell berührenden Punkten kund. Wir verweisen hierüber, sowie über die mit dieser Gesetzesvorlage zusammenhängende Frage der Wiederaufnahme der Verhandlungen betreffend Zusammenlegung der Konzessionen, auf den beigedruckten Bericht des Verwaltungsrates.

Wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, haben die schweizerischen Bahnverwaltungen in einer Eingabe an die h. Bundesversammlung es abgelehnt, der Motion Fonjallaz betr. Ermässigung der internen Taxen für Wein auf den Betrag derjenigen, welche für denselben Artikel im internationalen Verkehre in Konkurrenzverhältnissen erhoben werden, zu entsprechen. Die eidg. Räte sind dann auf die Motion infolge eines bezüglichen Berichts des Bundesrats nicht eingetreten, haben dagegen das folgende Postulat gestellt:

„Der Bundesrat wird eingeladen, seine Verwendung bei den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dahin eintreten zu lassen, dass der Produkten- und Warentransport im internen Verkehre, namentlich der Weintransport, überhaupt und wenn immer möglich auf Basis des Staffeltarifsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen **billiger gestellt wird.**

Es ist einleuchtend, dass dieses Postulat viel weiter reicht, als die erwähnte Motion, ja recht eigentlich eine förmliche Umwälzung im Gütertarifwesen der schweizerischen Bahnen von eingreifendem finanziellem Belange bedeutet. Ob eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife mit oder ohne Staffeltarif von einzelnen oder allen schweizerischen Gesellschaften zur Zeit angenommen werden könnte, ist schwer zu sagen, da es sich dabei zunächst um das Mass der Herabsetzung handeln würde. Aber selbst eine für den einzelnen Transportgeber in den weitaus meisten Fällen unerhebliche Taxreduktion müsste in ihrer Gesamtheit für einzelne Verwaltungen sehr bedeutende Einnahmen-Ausfälle zur Folge haben und dass die meisten derselben, namentlich angesichts der dermaligen Umstände, nicht in der Lage wären, sie tragen zu können, dürfte ausser aller Frage stehen.

Was die Anregung der Einführung eines Staffeltarifs (event. wenigstens annähernd unter Wahrung der dermaligen Einnahmen) anbetrifft, so erinnern wir daran, dass die Nordostbahn einen solchen bis zum Jahre 1882 für ihren internen Verkehr besass und denselben auch im direkten

Verkehr als Anstosstarif verwendete. Er musste aber auf Veranlassung des h. Bundesrats aufgehoben und durch den heute noch bestehenden Proportionaltarif ersetzt werden, weil der h. Bundesrat an den weitern Fortbestand desselben unerfüllbare Bedingungen knüpfte. Wir verweisen diesfalls auf das hierüber im Geschäftsbericht von 1882 pag. 8 u. f. Gesagte. Wir sind nun freilich noch heute der Ansicht, dass der Staffeltarif insbesondere im Güterverkehre grosser und einheitlicher Bahnnetze viele Vorzüge vor dem Proportionaltarif voraus, dabei aber auch diesem gegenüber den Nachteil hat, dass er den Zwischenhandel erschwert. Die Bestrebungen, denselben im ganzen schweizerischen Verkehre einzuführen, sind auch nicht neu, so wenig wie anderseits die gegen diese Tarifart gerichteten Beschwerden (s. d. Geschäftsberichte von 1877 und 1881). Thatsächlich sind eine Reihe schweizerischer bestehender Ausnahmetarife für wichtige Transportartikel (Getreide, Steine, Obst u. a.) Staffeltarife, und die Frage liegt nahe, ob solche, wenn sie für diese Artikel berechtigt und zweckmässig sind, dies nicht auch für andere oder alle andern sein könnten. Eine solche Ausdehnung derselben wäre aber mit der Annahme einheitlicher Grundtaxen für alle schweizerischen Normalbahnen gleichbedeutend und dabei entstünde die Frage, ob diese annähernd auf der Höhe der bestehenden geringsten Taxen (Gotthardbahn und Nordostbahn) oder auf der Basis der bestehenden höhern Taxen (Vereinigte Schweizerbahnen, Jura-Simplonbahn, Schweizerische Centralbahn — von den teilweise noch höhern der kleinen Bahnen nicht zu reden) erfolgen müsste. Das erstere wäre für einen Teil der schweizerischen Verwaltungen wohl nicht annehmbar, und das letztere, event. auch eine Mittelstufe, würde bei dem mehr industriellen Charakter des ostschweizerischen Verkehrs nicht nur dem interessierten Publikum wenig Befriedigung bieten, sondern wegen der Nähe der deutschen Bahnen und der vielfachen Einwirkung der Tarife derselben auf die schweizerischen eine einfache Tarifbildung verunmöglichen. Ausserdem müsste, wenn nicht ein ganz bedeutender Ausfall an Einnahmen entstehen sollte, die Taxermässigung für Transporte auf lange Distanzen durch eine entsprechende Taxerhöhung für die kurzen kompensiert werden, eine Anforderung, die an sich gerecht und dem relativen Mehraufwande angemessen, doch zweifellos den Verkehr der Eisenbahn zu Gunsten derjenigen durch Fuhrwerk beeinträchtigen würde. Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hat es daher in der Beantwortung des bezüglichen Schreibens des Eisenbahndepartements abgelehnt, auf die Anregung einzutreten (7. März 1896).

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über die Gültigkeitsdauer der Retourbillette, in Verbindung mit der Frage der Unübertragbarkeit derselben und der Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen haben zu einer Einigung geführt, die ihren Ausdruck in einer bezüglichen Ergänzung des Transportreglements gefunden hat. Darnach wurde vom 1. Januar 1896 an die Gültigkeitsdauer der Retourbillette um einen Tag verlängert und bestimmt, dass dieselben — wie auch die Rundfahrtbillette — zur Rückreise resp. Weiterreise nur für diejenigen Personen gültig sind, welche mit denselben die Reise angetreten haben. Die Billette sollen dementsprechenden Aufdruck erhalten. Auf die Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen wurde verzichtet. Die Durchführung der Massnahme erforderte wegen des Umdrucks grosser Billetbestände einen erheblichen Aufwand an Arbeit und Kosten.

Anlässlich der Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement über die Neuausgabe unsers internen Personentarifs ist von diesem unter Hinweis auf das Vorgehen der Centralbahn das Begehren an uns gerichtet worden, unsere Personentaxen, insbesondere für Hin- und Rückfahrt, ebenfalls zu ermässigen. Nun stehen diese aber seit Jahren ganz erheblich tiefer, als die irgend einer andern schweizerischen Bahn — mit Ausnahme nunmehr derjenigen der Schweizerischen Centralbahn —, so dass wohl eine Aufforderung an die andern Verwaltungen, unsere Grundtaxen anzunehmen, sachlich nicht weniger angezeigt gewesen sein dürfte, abgesehen davon, dass eine Massnahme in dieser Richtung auch alle Tarifverhältnisse und die direkten Verkehrsbeziehungen ganz bedeutend vereinfachen und erleichtern würde, und insofern als ein Fortschritt auf dem Wege der Vereinheitlichung der schwei-

zerischen Eisenbahntarife bezeichnet werden könnte. Ausserdem erschien uns das neue Tarifschema der Centralbahn an sich insofern doch nicht ganz einwandfrei, weil es den Taxunterschied zwischen einfachem und Retourbillet auf ein zu geringes Mass herabmindert. Insbesondere aber erwarten wir von einer Tarifänderung, die auch in dem numerisch sehr starken Verkehr auf kleine und kleinste Distanzen kleine Taxreduktionen bringt, nur eine Verminderung der Einnahmen, da wir nicht annehmen können, dass die kleinen, aber in ihrer Summe für das Unternehmen sehr bedeutenden Ermässigungen stimulierend auf den Verkehr einzuwirken vermögen. Eine Einnahmenverminderung aber zu einer Zeit herbeizuführen, wo die Betriebsausgaben stetig wachsen, wo neue Anforderungen aller Art und unproduktive Anlagen von grossem Umfange in Ausführung und Aussicht stehen, schien uns ganz unthunlich zu sein, und wir glaubten von vorneherein, der Zustimmung der höhern Gesellschaftsorgane gewiss zu sein, wenn wir das wiederholt gestellte Begehren ablehnten. Dagegen gab der übrige Inhalt des Tarifs dem Eisenbahndepartement Anlass, verschiedene Abänderungsanträge zu stellen, welche u. a. auch längst eingelebte Verhältnisse — wie z. B. die Taxermässigungen in einzelnen Relationen (Thurthallinie-Unterseelinie u. a.) beseitigt hätten und gewisse Grundsätze für die Taxberechnung in Konkurrenzfällen aufstellen. Es genehmigte indessen schliesslich die Grundlagen des Tarifs im allgemeinen, mit dem Vorbehalt, die ganze Materie bei gegebenem Anlasse seinerzeit für alle schweizerischen Bahnen einheitlich zu ordnen. Der neue Personentarif konnte dann, weil die Komplikation der Verlängerung der Retourbillette dazu kam und unsere Billetdruckerei nur für den laufenden Bedarf eingerichtet ist, mit grösster Anstrengung am 1. Februar 1896 eingeführt werden. Er bringt zum erstenmale eine einheitliche Berechnung der Personentaxen auf allen Linien der Nordostbahn, da längst vorgegangene Inkorporationen von Separatunternehmungen (Zürich-Zug-Luzern, Effretikon-Hinweil, Nationalbahn) auf diesem Gebiete nicht vollzogen und immer wieder auf diese Neuausgabe hin verschoben worden waren.

Gestützt auf § 11 der Konzession des Kantons Thurgau für die Linie Islikon-Frauenfeld-Romanshorn vom 8. Dezember 1852 gelangte der thurgauische Regierungsrat im November mit dem Begehren anher, dass die genannte Linie zweispurig gestaltet werde, indem er sich eventuell für die Bedürfnisfrage auf das in der Konzession hiefür im Streitfalle vorgesehene Schiedsgericht berief. Für den Fall ferner, dass mit Erfolg entgegengehalten werden sollte, es sei jene Konzessionsbestimmung durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 aufgehoben, stellte er die Anrufung des Bundesrates und eventuell der Bundesversammlung, gestützt auf Art. 14, Absatz 3 dieses Gesetzes, in Aussicht. Im Dezember schloss sich sodann der Regierungsrat des Kantons Zürich für die zürcherische Strecke Winterthur-Gundetsweil dem Begehren der thurgauischen Regierung an, auf den gleichartigen Wortlaut der zürcherischen Konzession vom 21. Dezember 1852 verweisend.

Dieses Ansinnen wurde von uns entschieden abgelehnt, mit dem Hinweis darauf, dass für die zweispurige Anlage der Strecke Winterthur-Romanshorn ein Bedürfnis nicht vorliege. Von Seite der beiden Regierungen war auch durchaus nichts vorgebracht worden, was den Nachweis dafür hätte bilden können, dass die einspurige Linie dem Verkehr nicht mehr genüge.

Unser Bescheid veranlasste die thurgauische Regierung, die Vorlage der Angelegenheit an den Verwaltungsrat zu verlangen, um zunächst namentlich eine abschliessliche Erklärung darüber zu veranlassen, ob die Nordostbahn die Berufung auf das konzessionsgemässe Schiedsgericht eventuell anerkenne.

Die Angelegenheit ist nun zur Zeit noch beim Verwaltungsrate anhängig. Sie ist von erheblicher finanzieller Tragweite, indem sich die Baukosten nach vorläufigem Voranschlage auf ca. Fr. 3,900,000 belaufen würden.

Der Prozess zwischen dem Staate Aargau als Kläger einerseits, der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, Beklagte, anderseits, betreffend Beteiligung an einer Wynenthalbahn gedieh im Berichtsjahre bis zur Replik und Duplik. Schlussverhandlung und Entscheid fallen in das Jahr 1896. Obschon

der Abschluss mithin ausserhalb des Rahmens dieses Berichtes liegt, wollen wir doch erwähnen, dass das Bundesgericht erkannt hat, es bestehe die vertragliche Verpflichtung der Centralbahn und der Nordostbahn zur Beteiligung an einer Wynenthalbahnunternehmung mit einem Drittel der Anlagekosten noch zu Recht, dass aber die beiden Gesellschaften zur Zeit zur Erfüllung nicht angehalten werden können, weil der Kanton Aargau den Ausweis darüber nicht erbracht habe, dass er seinerseits für die übrigen zwei Drittel der Kosten aufkommen werde.

Der im letzten Geschäftsbericht erwähnte Steuerkonflikt mit der Stadt Zürich ist im Berichtsjahre bis auf die Besteuerung des Bahnhofes Zürich zu einem für die Gesellschaft in der Hauptsache günstigen Abschlusse gelangt. Was jenen noch nicht erledigten Punkt betrifft, so liegt zur Zeit hinsichtlich der Frage der Heranziehung des Objektes zur Besteuerung für die einmündenden neuen, steuerpflichtigen Linien ein bejahender Bescheid der Finanzdirektion des Kantons Zürich vor, gegen den der Rekurs an den Regierungsrat ergriffen werden wird.

Mit dem Vertrag zwischen dem Gründungskomitee und der Schweizer. Nordostbahngesellschaft vom 5. Juni 1873 über den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn hängt ein Separatvertrag mit der Stadt Zürich vom 13. Juni 1873 zusammen, durch welchen jene folgende Verpflichtungen einging:

1. Sie sollte für das Füllmaterial, das sie aus den Tunneln und den Einschnitten der Bahnstrecke vom rechten Limmatufer bis Tiefenbrunnen zu ihrem Seequai beziehen würde, der Gesellschaft Fr. 1. 50 Cts. per Kubikmeter bezahlen und die Weiterbeförderung dieses Materiales übernehmen.

2. Sie sollte der Gesellschaft da, wo städtische Liegenschaften für den Bau der Linie bleibend oder vorübergehend in Anspruch genommen würden, diese Liegenschaften ohne Entgelt bleibend oder vorübergehend überlassen und weder wegen Durchschneidung, noch wegen sonstiger Entwertung der nicht benützten städtischen Liegenschaften Entschädigungsforderungen stellen.

3. Sie sollte alle durch den Bau der Bahn bleibend oder vorübergehend bedingten Änderungen an ihrem Strassengebiet und sonstigem Grundeigentum ohne Entgelt zulassen.

4. Sie hatte die bleibend oder vorübergehend nötig werdenden Änderungen an städtischen Gas- und Wasserleitungen, Abzugskanälen u. s. w. auf eigene Rechnung zu nehmen.

Die zweite, wichtigste Leistung war an die Voraussetzung geknüpft, dass die Einmündung der Linie in den Bahnhof Zürich nach dem Projekt von 1872 (Schleifen-Projekt) erfolge; im Falle der Ausführung eines andern Projektes hatte die Stadt einen dem Werte des dadurch entlasteten städtischen Eigentums entsprechenden Geldbeitrag zu leisten. Nachdem dann in der Folge dieser Fall eintrat, kam hier nur noch dieses letztere Versprechen in Betracht.

Bekanntlich begann im Jahre 1876 die Nordostbahn im südlichen Gebiete der Stadt Zürich und dem angrenzenden der Gemeinde Riesbach die Bauarbeiten; die schwierig gewordene Finanzlage der Gesellschaft nötigte aber schon im Frühjahr 1877 zur Einstellung derselben. Es kam das sogen. Moratorium (Stundungsabkommen) zu stande, dem auch die Stadt Zürich durch Beschluss vom 28. April 1878 beitrat, ohne dass der Vertrag vom 13. Juni 1873 in irgend einer Weise erwähnt wurde.

Anlässlich der Ausführung des im Jahre 1889 neubegonnenen Baues bestritt nun die Stadt Zürich, dass dieser Vertrag noch zu Recht bestehe, und es kam im Jahre 1894 zum Prozesse, der heute noch vor Schiedsgericht anhängig ist. Die Nordostbahn klagte auf Grund der erwähnten Verpflichtungen, einschliesslich Zinse bis 1. Januar 1895, den Betrag von Fr. 1,008,269. 37 Cts. ein, zuzüglich Prozesszins vom genannten Tage an. Zur Kompensation stellt die Stadt eventuell Forderungen im Gesamtbetrage von Fr. 17,498. 67 Cts.

Ein Teil der Klageansprüche der Nordostbahn aus der dritten und vierten oben erwähnten Verpflichtung qualifizieren sich als Rückforderungen, da die Nordostbahn der Stadt für Änderungen am Strassennetz, Gasleitungen etc., welche sie nicht selbst ausführte, vorbehältlich der Rückforderung, gewisse Vergütungen leistete.

Der Hauptanspruch, Zahlung von Fr. 729,560. —, ist hergeleitet aus Z. 2, bezw. der an diese Verpflichtung geknüpften, oben erwähnten weitern Bestimmung.

Die von der beteiligten Landesgegend s. Z. neu eingeleiteten Verhandlungen betreffend Erstellung einer Station Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn (zwischen Richtersweil und Pfäffikon) fanden auf Veranlassung der Interessenten vor dem Eisenbahndepartement ihre Fortsetzung, gelangten aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse. Wir beharrten prinzipiell bei unserm ablehnenden Standpunkte und betonten neuerdings, dass wir es zur Zeit für gänzlich ausgeschlossen halten, dass eine Station Bäch einen Verkehr erhielte, der mit den Anlage- und Betriebskosten auch nur annähernd in angemessenem Verhältnisse stünde, und dass wir es daher, zumal bei der sonstigen ausserordentlichen Inanspruchnahme der finanziellen Kräfte unserer Gesellschaft zu Bauzwecken, als durchaus unbillig ansehen würden, wenn uns zugemutet werden wollte, eine solche Station zum grössern Teile auf unsere Kosten zu erstellen. Die Bauausgabe für eine Vollstation Bäch würde sich auf ca. Fr. 150,000 belaufen.

Auch gegenüber dem nunmehr ebenfalls an das Eisenbahndepartement gezogenen Begehren betreffend Erstellung einer Haltstelle Schübelbach (an der gleichen Linie) beharrten wir bei unserer Ablehnung, hier namentlich auch aus technischen Gründen. Ebenso wurde der erneuerten Anregung betr. Erstellung einer Station Steinhausen an der Linie Zürich-Affoltern-Zug zur Zeit keine weitere Folge gegeben.

Bezüglich der neuen Linien ist hier nur zu erwähnen, dass für die Schlussstrecke Feuerthalen-Schaffhausen der Linie Etzweilen-Schaffhausen der Eröffnungstermin vom Bundesrate auf den 1. Mai 1895 angesetzt war, die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der ganzen Linie aber schon am 2. April erfolgen konnte. Im übrigen verweisen wir auf Abschnitt V dieses Berichtes.

Über die Beteiligung der Nordostbahn an einem Nebenbahn-Unternehmen Uerikon-Hinweil-Bauma, ferner die Förderung von Studien über Nebenbahnprojekte und über eine Engadin-Orientbahn verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die Verkehrsbeziehungen zu andern Transportanstalten geben keinen Anlass zu weitläufiger Berichterstattung. In erster Linie verdient Erwähnung, dass die „Union commerciale“, der im Januar 1879 abgeschlossene Vertrag zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, der ehemaligen Jura-Bern-Luzernbahn und den Westschweizerischen Bahnen, dem dann auch die Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten sind, über die gegenseitigen Beziehungen im internationalen und direkten Güterverkehre mit Ende 1895 abgelaufen ist. Die in diesem Vertrage niedergelegten Grundsätze über die Instradierung der Güter und über die Frachtverteilung haben sich im Laufe der Zeit eingelebt, und erstere haben auch im Verkehre mit andern schweizerischen Bahnen vielfach Anwendung gefunden. Bei der Mehrzahl der beteiligten Verwaltungen war daher die Neigung vorhanden, das genannte Vertragsverhältnis fortzusetzen, immerhin unter Beordnung gewisser Verhältnisse, die aus der Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit den Westschweizerischen Bahnen entstanden sind, sowie einer Verständigung über die Behandlung der Bahnen mit aussergewöhnlichen Steigungen. Hierüber werden wir dem Verwaltungsrate eine Vorlage machen, sobald diesfalls etwas Bestimmtes vereinbart ist. Inzwischen ist die Union, da ein vertragsloser Zustand für die Zwischenzeit nicht konvenieren kann, vorläufig in gemeinsamem Einverständnisse bis Ende Juni 1896 verlängert worden.