Verhältnis zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **49 (1901)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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

Periode umfassende und bis 1901 wirksame Verständigung statt. Dagegen konnten die ebenfalls auf frühere Jahre zurückgreifenden Steuerstreitigkeiten mit Schaffhausen, Winterthur und Zug noch nicht zum Ende geführt werden.

Der Verwaltungsrat erteilte der Direktion auf deren Antrag durch Beschluss vom 14. September die Ermächtigung, den beteiligten Ufergemeinden die nach bestehendem Übereinkommen nur bis 30. September 1901 zugesicherte Aufrechterhaltung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee vom 1. Oktober 1901 an in bisheriger Weise unter den bisherigen Subventionsbedingungen für so lange zuzugestehen, als die Nordostbahn eventuell noch im jetzigen Bestande fortbestehe, also bis 30. April 1903.

In der Folge wurde, da die Subventionsfrage hängend blieb, der Betrieb mit dem für diesen Fall erteilten Einverständnisse des Verwaltungsrates einstweilen provisorisch weitergeführt, in Gewärtigung, ob der Vertrag betreffend Abtretung der Nordostbahn samt den Dampfbootunternehmungen an den Bund perfekt werde. Mit dem Perfektwerden dieses Vertrages und dem Übergang der gesamten Unternehmung an den Bund sodann wurde der Betrieb weiterhin fortgesetzt, und es bleibt nun zu gewärtigen, welche Stellung der Bund bezw. die Bundesbahnen zur Subventionsfrage einnehmen werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Nach erfolgtem Übergang des Eigentums der Schweizerischen Centralbahn an den Bund sind die Schweizerischen Bundesbahnen, deren Generaldirektion auf 1. Juli 1901 konstituiert wurde und in Funktion trat, als Rechtsnachfolger der Schweizerischen Centralbahn dem Schweizerischen Eisenbahnverbande beigetreten. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Nordostbahn und den spätestens 1. Mai 1903 stattfindenden Übergang auch der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn an den Bund sah sich die Generaldirektion jedoch veranlasst, mit Ermächtigung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen den Schweizerischen Eisenbahnverband, dessen Weiterbestand auf bisheriger Basis nach Durchführung der Verstaatlichung zunächst von vier der fünf zu verstaatlichenden Hauptbahnen nicht mehr haltbar erschien, namens der Bundesbahnen auf Ende 1902 zu künden.

Das unterm 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist nunmehr auf den 10. Oktober 1901 in Kraft getreten. Auf diesen Termin gelangte damit auch die längst vorbereitete Neuausgabe des genannten Internationalen Übereinkommens, enthaltend die gesamten gegenwärtig geltenden Bestimmungen und die Ausführungsbestimmungen, zur Einführung.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten mehrjährigen Verhandlungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände sind soweit gediehen, dass der von den Bahnverwaltungen in einer Schlusssitzung des Komitees, abgehalten in München am 1. Februar 1901, festgestellte Entwurf am 18. November dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Die Antwort des Eisenbahndepartements ist im Jahr 1901 nicht mehr eingetroffen.

Die obenerwähnte Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens erforderte eine Revision der reglementarischen Bestimmungen für den direkten Verkehr mit Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Belgien u. s. w. Diese Revision gelangte zum Teil durch Neuausgabe der Reglemente, wie im Verkehr mit Deutschland, zum Teil durch Ausgabe von Nachträgen oder Anhängen zu den bestehenden Reglementen, auf den 10. Oktober 1901 zur Durchführung.

Auf den gleichen Termin wurde auch der schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte II. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement eingeführt. Derselbe enthält die im internationalen Verkehr eingetretenen Änderungen, soweit deren Einführung im schweizerischen Verkehr ohne Änderung des schweizerischen Transportgesetzes möglich war, sowie einige weitere Modifikationen der Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung eines grossen Teiles der schweizerischen Bahnen und der infolgedessen voraussichtlich auf den 1. Mai 1903 zur Einführung gelangenden neuen Tarife wurden die Tarifarbeiten auf das Allernotwendigste beschränkt. Trotzdem waren dieselben verhältnismässig noch sehr gross. Zunächst erforderten die im Laufe dieses Jahres eröffneten neuen Linien, Uerikon-Bauma, Bern-Neuenburg (direkte Linie), Pruntrut-Bonfol, Spiez-Frutigen, Gürbethalbahn (Bern-Weissenbühl-Burgistein), direkte Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Durchführung zahlreicher Änderungen und Ergänzungen bestehender Tarife, die zum Teil von der Einwirkung der neuen Linien betroffen wurden.

Die Beordnung der Instradierung des Güterverkehrs mit den Stationen der Uerikon-Bauma-Bahn gab Anlass zu längeren Verhandlungen mit den Verwaltungen der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen.

Die im letzten Jahr vorbereitete Neuausgabe der schweizerischen allgemeinen Tarif-Vorschriften nebst Güterklassifikation gelangte auf 1. März 1901 zur Einführung.

Der in jüngster Zeit rasch emporgewachsenen Calciumcarbid-Industrie ist durch die ausländischen Fabriken grosse Konkurrenz erwachsen. Zur teilweisen Bekämpfung dieser Konkurrenz haben die schweizerischen Bahnen für die Beförderung von Calciumcarbid ab den schweizerischen Produktionsplätzen nach den übrigen schweizerischen Stationen einen Ausnahmetarif mit ermässigten Taxen eingeführt. Diese Taxen sind für Wagenladungen etwas billiger als die Sätze des Spezialtarifs I der Nordostbahn, für Stückgutsendungen wurde die Klasse 2 bewilligt. Gleichzeitig wurde auch der im Jahr 1899 eingeführte Exporttarif für Calciumcarbid revidiert und mit erheblich ermässigten Frachtsätzen ausgegeben.

Zur Unterstützung der Holzstoff- bezw. der Papierindustrie gelangte ein Ausnahmetarif für den Transport von Holz zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff in ganzen Wagenladungen zur Einführung, dessen Grundtaxen gleich denen für den Exporttarif für Calciumcarbid auf dem Staffelsystem beruhen, d. h. mit der wachsenden Distanz stark ermässigt sind. Dieser Tarif musste zunächst auf die Nordostbahn und Bötzbergbahn, sowie auf einzelne Strecken der Aarg. Südbahn beschränkt werden, da die Verhandlungen wegen dessen allgemeiner Ausdehnung auf die Centralbahn vorläufig keinen Erfolg hatten.

Von der grossen Zahl neuer Tarife, Tarifnachträge und einzelner Frachtsätze im Güterverkehr mit dem Ausland erwähnen wir die Tarife für den allgemeinen Güterverkehr mit Baden, ferner mit Galizien, Böhmen und Mähren.

Die Nordostbahndirektion hat sich hauptsächlich auch bemüht, die noch rückständigen Anteilsausscheidungen zu bestehenden direkten Tarifen zu erstellen, und es konnten im laufenden Jahre wieder eine grössere Anzahl solcher Rückstände erledigt werden.

Mit dem Übergang der Nordostbahn in das Eigenthum des Bundes gelangten die Verhandlungen mit der Grossherzogl. Generaldirektion der Badischen Staats-Eisenbahnen über die Neuordnung der Bahnhofgemeinschaft Schaffhausen insofern in ein neues Stadium, als von den Parteien zufolge bezüglicher Äusserung des Schweiz. Eisenbahndepartements die Frage in Behandlung gezogen wurde, die Gemeinschaft auf der Basis des Alleineigentums der schweizerischen und der Zinsbeteiligung der badischen Bahn neu zu ordnen. Schweizerischerseits wird nun die Angelegenheit durch die Generaldirektion der Bundesbahnen zum Abschlusse zu bringen sein.

Zu erwähnen ist ferner, dass mit der im Bau begriffenen Elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon ein Vertrag über den Anschluss dieser Linie an die Station Dietikon abgeschlossen worden ist.

Mit Genehmigung des Verwaltungsrates wurde die von der Sihlthalbahn für die Güterüberfuhr auf dem Verbindungsgeleise Zürich-Wiedikon — Zürich-Giesshübel der Nordostbahn zu bezahlende Gebühr vom 1. Januar 1901 an von Fr. 1. 15 auf 75 Cts. per beladenen oder leeren Wagen herabgesetzt.

Die Eisenbahn Uerikon-Bauma, bei der sich die Nordostbahn mit Fr. 300,000 in Aktien und Fr. 900,000 in Obligationen, ferner mit Gewährung bedeutender Erleichterungen hinsichtlich des Anschlusses an die Stationen Hinwil und Uerikon beteiligt hat, ist am 1. Juni 1901 eröffnet worden. Der Betrieb wird auf Grund des bis 1. Januar 1903 fest abgeschlossenen Vertrages durch die Tössthalbahn besorgt.

III. Finanzverwaltung.

Zufolge Beschluss des Verwaltungsrates vom 11. Juni 1901 wurden die noch vorhandenen 1033 Prioritätsaktien der Nordostbahn auf den 31. Dezember 1901 zur Rückzahlung gekündigt, unter Festsetzung des Rückzahlungsbetreffnisses auf Fr. 590. — (Fr. 550. — Nominalbetrag incl. Fr. 50. — Vorrechtsanteil, Fr. 15. — Aufgeld und Fr. 25. — als Äquivalent für eine Dividende von 5 % pro 1901) per Aktie. Nachdem sodann der Vertrag vom 1. Juni 1901 betreffend freihändigen Erwerb der Nordostbahn durch den Bund rechtskräftig geworden und die Nordostbahn-Gesellschaft in Liquidation getreten war, hat die Einlösung dieser Aktientitel ab 31. Dezember 1901 durch die Schweiz. Kreditanstalt für Rechnung der Liquidationskommission der Nordostbahn stattgefunden.

Nach Art. 2 des im Eingang dieses Berichtes unter Titel „Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden“ im Wortlaut mitgeteilten Rückkaufsvertrages vom 1. Juni 1901 bezahlte der Bund den Rückkaufspreis von Fr. 82,000,000.— in:

1. Fr. 80,000,000. — $3^1/_2$ % Obligationen des eidgen. Bundesbahnanleihens vom Jahr 1899, al pari, in Titeln von Fr. 1000. — mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1901 an;
2. Fr. 2,000,000. — in baar, Valuta 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu $3^1/_2$ % bis zum Tage der Zahlung.