

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **25 (1877)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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.

Eisenbahnunternehmungen Zahlung resp. Sicherstellung eines Kapitalbeitrages verlangen zu können, bleibe ihr überlassen, beim Bundesgerichte die geeigneten Anträge zu stellen; wenn sie binnen 4 Wochen eine bezügliche Klage einreiche, so erstrecke sich die Frist für die Bauten, welche nach dem Programm des Bundesrathes im Jahr 1878 ausgeführt werden sollen, um den Zeitpunkt zwischen der Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses und dem bundesgerichtlichen Entscheide.“ Mit verwaltungsräthlicher Ermächtigung nahmen wir demzufolge von Fortsetzung der Erweiterungsbauten Umgang und reichten beim Bundesgericht Klage gegen die Schweizerische Nationalbahn und die Tössthalbahn ein auf Bezahlung resp. Sicherstellung des erforderlichen, auf Fr. 3,786,520 veranschlagten Kapitalbedarfes, von der Ansicht ausgehend, dass ohne die Einführung der genannten beiden Bahnen in den Bahnhof Winterthur ein Bedürfniss fernerer Bauten nicht vorliegen würde, der Nordostbahn aber unmöglich zugemuthet werden könne, für Bauten, die durch dritte Bahnen nöthig werden, die erforderlichen Kapitalien auf eigenen Namen zu entleihen. Das gerichtliche Urtheil hierüber bleibt zu gewärtigen, und wir waren vor einiger Zeit im Falle, den Bundesrath, welcher sich nach den Gründen der Bauverzögerung erkundigte, zu erinnern, dass bis zu endgültiger Aburtheilung obigen Klagbegehrens die Weiterführung der Bauten eingestellt bleiben müsse. Mittlerweile wurden, um der am 1. September 1875 mit der Nationalbahn und Tössthalbahn abgeschlossenen Übereinkunft zu genügen, diejenigen Expropriationen für die Bahnhofserweiterung, deren Vornahme sich ohne die Gefahr späterer, weit höherer Entschädigungen nicht verzögern lässt, durchgeführt, und zwar zu $\frac{2}{3}$ auf Rechnung der Nordostbahn, zu $\frac{1}{3}$ auf gemeinsame Rechnung der Nationalbahn und Tössthalbahn, welche hiefür eine Kautions bestellt haben. Im August eröffneten wir übrigens, gemeinsam mit den Vereinigten Schweizerbahnen, erneute Verhandlungen mit der Nationalbahn und der Tössthalbahn, sowie mit dem Stadtrathe Winterthur, um vorerst unter diesen Interessenten eine Reduktion des Erweiterungsplanes zu vereinbaren und hernach den Bundesrath zu einer entsprechenden Revision der Schlüssnahme vom 1. Juni zu bestimmen; diese Verhandlungen verhieszen einen guten Erfolg, bis die finanzielle Krise, welche über die Nationalbahn hereinbrach, sie in's Stocken brachte und im Beginn des laufenden Jahres zu deren einstweiligen Einstellung nöthigte.

Die Verhältnisse der Linie Wettingen- beziehungsweise Baden-Niederglatt zu den Bundesbehörden fanden ihre vollständige Bereinigung durch die bundesräthliche Genehmigung eines abgeänderten Katasterplanes für Würenlos und der sämmtlichen Stationsgeleisepläne, ferner durch die nach erfolgter technischer Untersuchung ertheilte Bewilligung, sowohl die genannte Linie als die in Folge ihres Baues verlegte neue Strecke Baden-Wettingen-Neuenhof der Linie Baden-Zürich mit dem 1. Oktober dem Betriebe zu übergeben.

Rücksichtlich der übrigen Linien nehmen wir Bezug auf die Mittheilungen des verwaltungsräthlichen Berichtes über die auf dieselben bezüglichen Moratoriumsverhandlungen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen hatte mit den Bundesbehörden eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Verwaltungen gemeinsam betreffen, zu ordnen. Zur Erledigung gelangten hiebei u. A. nachfolgende Fragen: 1) einheitliche Instruktion des Bahnpersonals über Handhabung der Bestimmungen des Transportreglements betreffend solche Reisende, welche ohne Billete oder mit unrichtigen Billeten in den Bahnzügen betroffen werden; 2) Festsetzung der Grenzen, innert deren schmalspurige Bahnen gegenüber denjenigen mit normaler Spurweite Anspruch auf Zulassung zum direkten Güterverkehr erheben können; 3) Erstellung eines einheitlichen Tarifes für die Lad-, Lager- und sonstigen Nebengebühren. Die Konferenz berieth ferner über die wünschbaren Abänderungen an dem vom Bundesrathe mitgetheilten Entwurf eines Bahnpolizeigesetzes, sowie über den bundesräthlichen Entwurf eines Regulativs betreffend das für Festsetzung der Fahrtenpläne zu befolgende

Verfahren. Unerledigt blieben folgende schon im letzten Geschäftsberichte berührte Angelegenheiten: 1) Verpflichtung zur Eingehung, beziehungsweise Fortsetzung des direkten Verkehrs mit solchen schweizerischen Bahnen, über deren dauernde Zahlungsfähigkeit die wünschbare Gewissheit mangelt; 2) Revision des Regulatives über die Militärtransporte; 3) thunlichste Unifikation der über das Tarifwesen bestehenden Konzessionsbestimmungen, mit gleichzeitiger Anbahnung einer rationellen Umgestaltung der Gütertarife. Rücksichtlich der letztberührten Frage erwähnen wir übrigens, dass dieselbe im Berichtsjahre sich wesentlich weiter entwickelte, indem einerseits sämtliche Bahnverwaltungen sich über die Nothwendigkeit einigten, bei Revision der Tarife neben der Unifikation auch die Sicherung einer namhaften Erhöhung der Einnahmen ins Auge zu fassen, anderseits das Eisenbahndepartement seine Geneigtheit zu erkennen gab, den Bahnverwaltungen hiebei entgegenzukommen, sofern sie sämmtlich zur Umarbeitung ihrer Gütertarife auf Grund des neuen deutschen Systems sich herbeilassen; letztere Bedingung ist von der Vereinigung der Bahnverwaltungen acceptirt worden. Als neue Fragen, welche mit den Bundesbehörden zu bereinigen bleiben, benennen wir: 4) Aufstellung eines einheitlichen Formulars für die graphischen Fahrtenpläne; 5) Zulässigkeit der Tarifbildung auf kilometrischen Grundtaxen, welche mit der Transportweite abnehmen (sogen. Staffeltarife).

Von den übrigen Geschäften, welche die genaunte Vereinigung behandelte, heben wir die nachstehenden hervor: 1) Vereinbarungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der französischen Ostbahn über den gegenseitigen Wagenaustausch; 2) Vereinbarung mit der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin für Erleichterung der Heimkehr unbemittelter Schweizer; 3) Ergänzung der technischen Vorschriften über die Dimensionen der Güterwagen; 4) Einholung von Rechtsgutachten über die rechtliche Bedeutung der Eisenbahnkonzessionen bei den Herren Professor Dr. A. Heusler in Basel, Professor Dr. Hilty in Bern und Professor Henry Carrard in Lausanne. Zu letzterem Schritte wurde die Vereinigung durch einen Erlass des Bundesrathes bestimmt, welcher die Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen anhielt, auf der Broyethalbahn statt der in den Konzessionen vorgeschriebenen Zahl von drei Bahnzügen in jeder Richtung deren vier zur Ausführung zu bringen, trotzdem nach den obwaltenden Verhältnissen auf eine der dahergigen Ausgabe entsprechende Einnahmenvermehrung nicht gerechnet werden durfte. Sämmtliche Rechtsgutachten sprechen sich im Ganzen günstig für die Eisenbahnen aus, stellen die formelle Berechtigung der Westschweizerischen Bahnen, vor dem Bundesgericht gegen den Bund auf Schadloshaltung für den ihnen aus der erwähnten Schlussnahme entstehenden Schaden klagend vorzugehen, ausser Zweifel und dürften im Allgemeinen dazu beitragen, den Bestimmungen der Eisenbahnkonzessionen Seitens der gesetzgeberischen und vollziehenden Behörden eine grössere Beachtung zu sichern, als ihnen während einiger Jahre zu Theil geworden ist. Von den zahlreichen, am Schlusse des Berichtsjahres noch hängigen Fragen erwähnen wir diejenige über ganze oder theilweise Zentralisation des schweiz. Güterwagenparkes, ferner die Anregung eines gemeinsamen Abrechnungsbureau über die Betriebseinnahmen.

Durch Eröffnung der westlichen Sektion der Nationalbahn vermehrte sich die Zahl unserer, in Mitbenutzung anderer Bahnverwaltungen stehenden Stationen erheblich. Der Nationalbahn wurde nämlich die Mitbenutzung der Stationen Kempthal, Effretikon, Otelfingen, Würenlos, Wettingen und Aarau eingeräumt; die zur Regelung der dahergigen Verhältnisse abgeschlossenen, sämmtlich vom Verwaltungsrathe genehmigten Verträge datiren für die Stationen Otelfingen, Würenlos und Effretikon vom 9. Januar 1875, für die Stationen Kempthal und Effretikon vom 1. Oktober 1877, für den Bahnhof Aarau vom 4. August 1877. Zugleich trat mit der Nationalbahn ein Gemeinschaftsverhältniss für die Bahnstrecken Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen insoweit ein, als die Nordostbahn den Unterhalt und die Überwachung sowohl der eigenen Bahngeleise, als derjenigen der Nationalbahn durch ihr Personal besorgt; die obenerwähnten Verträge vom 9. Januar 1875 und 1. Oktober 1877 ordnen auch die diesfälligen Verhältnisse. Jene Eröffnung nöthigte ferner zu einer Revision des Vertrags mit der Nationalbahn über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur, rücksichtlich der von derselben an die Verzinsung des Anlagekapitals und an die Kosten des Bahnhofbetriebes zu leistenden Beiträge; die Regelung dieses Verhältnisses

konnte jedoch vor Verhängung der Liquidation über die Nationalbahn nicht mehr zum Abschluss gebracht werden. Über die Bauten, welche für die Nationalbahn im Bahnhof Winterthur, auf der Bahnstrecke Winterthur-Tagelschwangen und den anliegenden Stationen Kempthal und Effretikon, auf der Strecke Otelfingen und den anliegenden Stationen Otelfingen, Würenlos und Wettingen, endlich im Bahnhof Aarau auszuführen waren und noch auszuführen bleiben, werden wir uns im Abschnitt über das Bauwesen äussern; hier bemerken wir, dass die Nordostbahngesellschaft für die diesfälligen Ausgaben zum grössten Theile durch vorherige Kautionsleistung der Nationalbahn Deckung gefunden hat.

Mit der Tössthalbahn ist eine gleiche Revision des Vertrages über ihre Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur nöthig geworden wie mit der Nationalbahn; auch diese Revision ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

Mit den Vereinigten Schweizerbahnen gelangten, in Ausführung von Art. 10 des am 1. Mai 1874 abgeschlossenen Vertrages über die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse der Zürichsee- und Glatthalbahn, am 3./18. Juli 1877 Verträge zum Abschluss, welche die aus der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnstrecken Näfels-Glarus und Zürich-Wallisellen resultirenden Verhältnisse, ferner diejenigen aus der Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Stationen Örlikon und Wallisellen des Näheren ordnen. Ferner wurden über die in gemeinschaftlicher Benutzung stehenden Bahnhöfe Winterthur und Rorschach am 20. Dezember 1877 Nachtragsverträge vereinbart, welche entsprechend den veränderten Verkehrsverhältnissen die Beitragsquoten der mitbenutzenden Gesellschaft an die Bahnhofeigenthümerin neu fixiren. Endlich verständigten wir uns mit der genannten Gesellschaft über die vom Kanton Glarus angestrebte Erweiterung der Station Näfels.

Mit der Badischen Bahn wurde am 1. Januar 1877 ein neuer Vertrag betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen abgeschlossen, und zwar unter Beibehaltung der bisherigen Vertragsgrundlagen.

Die Verhältnisse zu der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln konnten noch nicht vollständig bereinigt werden. Die Unternehmung zeigte sich mit unserer Auffassung, dass die Nordostbahngesellschaft durch die über die Ausführbarkeit des Wetlischen Systems gemachten Erfahrungen ihrer im Vertrag vom 25. Januar 1875 übernommenen Betriebsverpflichtung enthoben sei, insoweit einverstanden, als sie den Betrieb der Linie auf eigene Rechnung übernahm und seither fortführte; sie behielt sich aber weitere Proben mit dem genannten Spezialsystem und je nach den Ergebnissen das Zurückkommen auf jenen Vertrag vor. Ausserdem konnten wir bis jetzt die definitive Abrechnung und Saldirung der Baurechnung der Linie Wädensweil-Einsiedeln Seitens der Unternehmung nicht erreichen. Endlich bleiben noch mehrere Abrechnungsverhältnisse betreffend den Bahnhof Wädensweil und die Fragen über die Haftbarkeit für die Folgen der Katastrophe vom 30. November 1876 zu erledigen.

Der Entwurf eines neuen Reglementes zu den Gütertarifen mit den bayerischen und österreichischen Bahnen erhielt die Genehmigung sowohl der österreichisch-ungarischen als der bayerischen Staatsbehörde; mit dem Bundesrath schweben über dessen Vereinbarkeit mit dem schweizerischen Transportgesetze noch Verhandlungen.

Die internen Tarife erlitten im Berichtsjahr eine durchgreifende Änderung, theilweise veranlasst durch die Eröffnung der Linie Niederglatt-Wettingen und die Abkürzung der Linie Zürich-Baden, wodurch die bedeutendsten Distanzen sich vielfach verminderten, zugleich aber zu dem Zwecke, mittelst mässiger Erhöhung der Tarifsätze die aus den Distanzkürzungen sich ergebenden Taxeibussen auszugleichen und überdies eine Mehreinnahme zu erzielen. Der Personentarif wurde auf etwas erhöhten Grundtaxen, wie sie sich durch genaue Übertragung der konzessionsgemässen Stundensätze auf das metrische Maass ergaben, neu erstellt und zugleich der Rabatt auf den Preisen der Retourbillete für kürzere Distanzen wesentlich vermindert; ausserdem fand eine Erhöhung des Abonnementstarifes statt. Der Gütertarif musste ebenfalls wegen der Änderung der Distanzen und im Hinblick auf die durch Eröffnung der westlichen Nationalbahnsektion erwachsenden Konkurrenzverhältnisse umgerechnet werden; diese Umrechnung erfolgte mit unveränderter Beibehaltung des bisherigen Tarifsystems, aber auf etwas

veränderten, beziehungsweise erhöhten Grundtaxen, indem auch hier die Stundentaxen genauer ins metrische Mass übertragen wurden. Hieraus ergab sich die Nothwendigkeit der Umrechnung der Personen- und Gütertarife mit andern Bahnen, welche aber im Berichtsjahr nur zum Theil vollendet werden konnte; daneben veranlassten neue Verkehrs- und Konkurrenzverhältnisse manche Änderungen und Ergänzungen dieser Tarife. Von den neuen direkten Tarifen benennen wir nachstehend die wichtigeren:

1. Personenverkehr. a) Tarife mit der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der westlichen Sektion der Nationalbahn und der Linie Wädenswil-Einsiedeln. b) Transittarife über die Nordostbahn zwischen der St. Galler- und der Glatthallinie der Vereinigten Schweizerbahnen, zwischen den letzteren und der Tössthalbahn, zwischen der Centralbahn und der Appenzellerbahn. c) Tarife mit der Badischen Bahn, mit Paris via Mülhausen und Delle, mit Hamburg, mit Mailand über Gotthard und Splügen. d) Erweiterung der Rundreisetouren: Winterthur-Gibswyl-Hinweil-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Wetzikon-Illnau- oder -Rüti-Wallisellen-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Uster-Zürich- oder -Rüti-Rapperswil-Richterswil-Zürich-Winterthur, Winterthur-Bauma-Wald-Rüti-Glarus-Chur-Rorschach-Romanshorn- oder -Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Winterthur-Etzwilen-Constanz-Singen-Schaffhausen-Winterthur, Zürich-Brugg-Stein-Basel-Delsberg-Biel-Bern-Langnau-Luzern-Zug-Zürich.

2. Viehverkehr. Neuer Tarif im Verkehr mit der Vorarlbergerbahn und revidirter Tarif im Verkehr mit Waldshut.

3. Güterverkehr. a) Tarife der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn und den Westschweizerischen Bahnen. b) Tarif mit einem Theil der Vereinigten Schweizerbahnen. c) Tarif mit Basel, Centralbahn und Badische Bahn. d) Transittarif zwischen Genf und der Ostschweiz. e) Steinkohlen- und Braunkohlen-Tarife ab Mannheim, Ludwigshafen und den Saarstationen, ferner ab bayerischen und böhmischen Stationen. f) Tarif für metallurgische Erzeugnisse ab Elsass-Lothringischen Stationen. g) Eistarife ab Netstall nach Mannheim, Ludwigshafen etc. h) Eilguttarif für Lebensmittel ab Italien nach Romanshorn und Basel. i) Getreidetarife nach der Schweiz aus Bayern, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. k) Getreidetransittarife nach Elsass-Lothringen über die österreichische Südbahn, ferner aus Ungarn, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. l) Weinimporttarife aus Ungarn. m) Tarif für Rinden aus Ungarn nach Romanshorn. n) Transittarife nach Südfrankreich über Romanshorn-Genf für Sammelgüter ab einigen böhmischen und bayerischen Hauptstationen, für Zuckertransporte ab Wien, für Getreide aus Ungarn, für Sprit ab Leipzig. o) Ergänzung des russisch-galizisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Einbeziehung der galizisch-rumänischen Grenzstationen Brody und Podwoleczyska, der galizisch-rumänischen Grenzstation Suczawa, der deutsch-französischen Grenzstationen Altmünsterol und Avricourt.

III. Kapitalbeschaffung.

Zu den Massnahmen über die finanzielle Rekonstruktion des Unternehmens, deren Besprechung wir dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes überlassen, gehört auch das im Berichtsjahr abgeschlossene interimistische Finanzarrangement, welches bezweckte, den Restbedarf von 1877 und den nächstliegenden Bedarf von 1878 zu sichern und hiedurch für den Abschluss der Verhandlungen über definitive Deckung des ganzen Kapitalbedarfes die nöthige Zeit zu gewinnen. Wir begnügen uns daher zu erwähnen, dass jenes Arrangement in einem den 8. September 1877 mit der Schweizerischen Kreditanstalt, der Bank in Winterthur und der Aargauischen Bank abgeschlossenen Vertrag Ausdruck fand; nach diesem Vertrage bildeten die genannten Kreditinstitute ein Finanzkonsortium für kaufweise Übernahme von nominell 14 Millionen Franken 5⁰/₀ Nordostbahnobligationen und 5 Millionen Franken 4¹/₂⁰/₀ Gemeinschaftsobligationen der Centralbahn und Nordostbahn, und zwar der ersteren um den Preis von Fr. 9,240,000, der letzteren um Fr. 3,750,000, zusammen also um Fr. 12,990,000 mit dem