

Verhältnisse zum Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht

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.

Tit.!

Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren fünfundzwanzigsten, das Jahr 1877 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Sie hält denselben, wie letztes Jahr, im Rahmen der bisherigen Berichte und unterlässt es, der im Berichtsjahr stattgefundenen Bemühungen und erzielten Resultate für die finanzielle Rekonstruktion der Unternehmung, insbesondere der Aufstellung neuer Gesellschaftsstatuten, der Verhandlungen und Vereinbarungen für Erleichterung der baulichen Verpflichtungen und der Massnahmen für definitive Sicherung der finanziellen Bedürfnisse zu erwähnen. Die hierüber erforderlichen Mittheilungen werden sich in dem besonderen Berichte finden, welchen der Verwaltungsrath über seine Geschäftsführung im Jahr 1877 der Generalversammlung vorzulegen gedenkt, und auf welchen die Direktion diessfalls um so eher Bezug zu nehmen in der Lage ist, als die leitende Thätigkeit in den verschiedenen angedeuteten Richtungen, bis zu der erst ins laufende Jahr fallenden Neubestellung der Gesellschaftsbehörden, vom Verwaltungsrathe geübt worden ist.

I. Verhältnisse zum Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

Die Bundesgesetze und Bundesverordnungen über die Eisenbahnen haben im Berichtsjahre keine Ergänzung oder Änderung erfahren. Dagegen wurde eine Ergänzung derselben angebahnt durch eine am 3. Dezember erfolgte Vorlage des Bundesrathes an die Bundesversammlung zu einem „Bundesgesetz betreffend den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Überschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften“; die Erörterungen, welche wir auch im Berichtsjahre mit kantonalen Behörden über die Gültigkeit des von uns aufgestellten Bahnpolizeireglementes zu pflegen hatten, und wodurch die Bundesversammlung sich veranlasst fand, mittelst Beschlusses vom 7. Juni einigen Artikeln besagten Reglementes die eidgenössische Genehmigung zu entziehen, konnten uns die gesetzliche Regelung der einschlägigen Verhältnisse durch den Bund nur erwünscht machen. Erwähnung verdient ferner ein bundesrätliches Kreisschreiben vom 6. April an die Kantonsregierungen, welches, nachdem das Recht der Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaften durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 dem Bundesrathe übertragen worden ist, den Kantonsregierungen diesfalls nur noch die Befugniss zugesteht, alle jene Momente, welche gemäss der kantonalen Gesetzgebung gegen die Genehmigung sprechen, in ihrer Vernehmung beim Bundesrathe anzubringen, dem letztern aber im Falle Widerstreites der Ansichten das entscheidende Wort wahr und als nothwendige Folge jenes Gesetzes ferner bezeichnet, dass auch das Recht zur Auflösung einer Eisenbahngesellschaft nicht mehr den kantonalen Behörden zukomme.

Soweit wichtigere Verhandlungen mit den Behörden und Landesgegenden rücksichtlich der Bötzbahn, der Aargauischen Südbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, ferner rücksichtlich der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Effretikon-Wetzikon-Hinweil zu pflegen waren, finden sich dieselben in den besonderen Geschäftsberichten dieser Unternehmungen erwähnt. Von den auf andere Linien bezüglichen Verhandlungen werden die wichtigsten, soweit sie auf Beordnung staatshoheitlicher Verhältnisse Bezug haben oder die Mitwirkung der Nordostbahn bei Fortbildung des schweiz.

Eisenbahnnetzes bezwecken, im gegenwärtigen Abschnitte besprochen; im Übrigen werden wir, soweit dies nöthig scheint, an weiterer geeigneter Stelle darauf zurückkommen.

Die Bemühungen für finanzielle Rekonstruktion der Gotthardbahn zogen im Berichtsjahre auch die Gesellschaft der Nordostbahn in ihren Wirkungskreis. Es ist bekannt, dass das genannte Bahnunternehmen, für dessen Verwirklichung unsere Gesellschaft seiner Zeit sich zu weittragenden Verpflichtungen herbeigelassen hat, von welchen ein wesentlicher Theil bereits seine Erfüllung gefunden hat, sich genöthigt sieht, neben mehrfacher Reduktion seines Bauprogramms zugleich eine bedeutende Kapitalvermehrung anzustreben, und dass als Vorbedingung seiner finanziellen Rekonstruktion bei einer im Juni 1877 in Luzern abgehaltenen Konferenz von Vertretern Deutschlands, Italiens und der Schweiz die Erhöhung des Subventionskapitals um 28 Millionen Franken stipulirt worden ist. Von dieser Nachsubvention hat die Schweiz 8 Millionen übernommen, deren Aufbringung seither ein Gegenstand angestrengter Bemühungen des schweizerischen Bundesrathes war. Derselbe versammelte hiefür eine Konferenz von Vertretern sämmtlicher Kantone, welche bei Aufbringung der schweizerischen, 20 Millionen betragenden Rate des ursprünglichen Subventionskapitals sich betheiligte hatten, ferner der Gesellschaften der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, von denen 7 Millionen jenes Kapitals übernommen worden waren. An dieser Konferenz gaben wir mit Guttheissung des Verwaltungsrathes die wiederholte Erklärung ab, dass die Gesellschaft der Nordostbahn im Hinblick auf ihre eigenen finanziellen Verhältnisse sich nicht in der Lage befinde, eine Quote der Nachsubvention übernehmen zu können. Die Schweizerische Centralbahn äusserte sich übereinstimmend. Dessenungeachtet wurden in einen von kantonalen Delegirten aufgestellten Entwurf für Repartition der Nachsubvention die beiden Bahngesellschaften mit 1½ Millionen eingesetzt. Die Erledigung dieser Angelegenheit zog sich in's laufende Jahr hinüber.

Zu vielfachen Erörterungen führte die Angelegenheit der Bahnhoferverweiterung Winterthur. Die finanzielle Lage der Nordostbahn, welche im Beginn des Berichtsjahres zur Einleitung von Verhandlungen für Herbeiführung eines Baumatoriums nöthigte, veranlasste den Verwaltungsrath am 26. Februar zu dem Auftrage an die Direktion, die Ausführung des am 3./7. Juni 1876 vom Bundesrathe festgestellten Erweiterungsplanes einzustellen. Wir entsprachen diesem Auftrage und fanden darin zugleich die Veranlassung, eine wesentliche Reduktion des Planes anzustreben. Wir setzten hievon die übrigen betheiligten Verwaltungen bei einer Konferenz in Kenntniss, welche auf den 7. März einberufen wurde, und an der zwar die Tössthalbahn wegblieb, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Schweizerische Nationalbahn dagegen Theil nahmen. Unsere Ansicht, dass die bisherigen Erweiterungsbauten genügen und die Bundesbehörden darum angegangen werden sollten, auf die noch ausstehenden Bauten zu verzichten, wurde von den Vereinigten Schweizerbahnen gebilligt, und auch die Nationalbahn schloss sich uns, unter Vorbehalt der Zustimmung der Stadtbehörden, wenigstens insofern an, als sie eine bedeutende Beschränkung des Erweiterungsplans als zulässig und wünschbar anerkannte. Am 20. März gelangten wir hierauf mit dem motivirten Gesuch an den Bundesrath, auf die Frage der Bahnhoferverweiterung Winterthur im Sinn einer Beschränkung der letzteren zurückzukommen, und legten ihm einen reduzirten, neue Bauten thunlichst vermeidenden Plan zur Guttheissung vor. Leider entsprach der Erfolg unsern Erwartungen nicht. Wohl nicht unbeeinflusst von einer mittlerweile aus der Mitte der Winterthurer Bevölkerung ergangenen Petition, fasste der Bundesrath am 1. Juni einen Beschluss, welcher im Wesentlichen den frühern Erweiterungsplan festhielt, die sofortige Durchführung aller dafür noch erforderlichen Expropriationen, mit einziger Ausnahme derjenigen für den Güterbahnhof, verlangte und lediglich für die Erweiterung des letzteren und einige andere Bauten eine etwelche Fristverlängerung gewährte. Jedoch fügte der Bundesrath, wenn er auch die Vollziehung seines Beschlusses in erster Linie der Nordostbahngesellschaft „als Eigenthümerin des Bahnhofes Winterthur“ überband, folgende Bestimmung bei: „Für den Fall, dass die Nordostbahngesellschaft glaube, der Ausführung der Bauten vorgängig von den den Bahnhof Winterthur mitbenutzenden

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 Bilette oder mit unrichtigen Biletten 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