

# Verhältnisse zum Bunde und zu den Kantonen und Landesgegenden

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **26 (1878)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

## **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 gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft den sechszwanzigsten, das Jahr 1878 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Die Ungewissheit, welche bis gegen das Ende des Berichtsjahres über der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn schwebte, hat zwar die Lösung mancher aus dem Vorjahre herübergebrachten pendenten Frage verzögert und weiter hinausgeschoben; aber mit der schliesslich erfolgten Konsolidation des Unternehmens ist ein Wendepunkt zur Besserung eingetreten, von welchem aus den Gesellschaftsorganen die Regulirung der noch schwebenden Punkte ermöglicht ist. Der vorliegende Bericht ist im Rahmen der bisherigen gehalten und wird so weit nöthig durch den des Verwaltungsrathes ergänzt werden.

## I. Verhältnisse zum Bunde und zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Gebiete der Bundesgesetzgebung sind zu erwähnen das Gesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878, durch welches einheitliche Bestimmungen über den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs und Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften gegeben sind; ferner das Nachtragsgesetz vom 14. Februar 1878 betreffend Abänderung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes von 1872 in dem Sinne, dass die in letzterem vorgeschriebenen Freisonntage für die Angestellten durch Freiwerkstage ersetzt werden können. Beide Gesetze sind mit dem 15. Juni in Kraft getreten und dürfen als zeitgemässe Fortschritte betrachtet werden.

Die Subventionirung der Gotthardbahn hat zu mehrfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden Anlass gegeben. Bekanntlich war von der im Juni 1877 in Luzern versammelten internationalen Konferenz der Schweiz eine Nachsubvention von 8 Millionen zugedacht worden und nachdem über die Vertheilung dieser Summe auf Konferenzen der Gotthardkantone eine Verständigung ohne Inanspruchnahme des Bundes nicht erreichbar erschien, bestellte der Bundesrath hiefür im Januar 1878 eine Kommission, welche der Nordostbahn und Centralbahn zusammen eine Quote von 1 1/2 Millionen Franken auferlegte, ungeachtet wiederholter Erklärungen der Abgeordneten beider Bahnen, dass die gegenwärtige finanzielle Lage der letzteren eine solche Mehrbelastung nicht ertrage. Allein zuletzt vor die Alternative gestellt, durch fernere Weigerung die Rekonstruktion der Gotthardbahn unmöglich zu machen, entschlossen sich beide Gesellschaften schliesslich zur Übernahme dieser neuen Auflage.

Seitens der Nordostbahn wurde der Verwaltungsrath durch die Generalversammlung vom 28. Juni v. J. ermächtigt, sich an dieser Nachsubvention mit Fr. 750,000 zu betheiligen unter sichernden Bedingungen, worunter namentlich die, dass das definitive Finanzarrangement der Nordostbahn auf Grund des Pariservertrags vom 11. März

zum Abschluss gebracht werde. Da dieser Vertrag aber später modifizirt werden musste, so war auch eine erneuerte Anfrage an die Generalversammlung nöthig, welche am 21. Dezember 1878 von letzterer abermals zustimmend beantwortet wurde.

Die Direktion und der Verwaltungsrath glaubten indess nicht allein die Nachsubvention, sondern auch die Entrichtung der am 1. November fälligen VI. Rate der ursprünglichen Subvention von dem Zustandekommen der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn abhängig machen zu sollen und es erfolgte demnach die Bezahlung dieser Rate ungeachtet mehrfacher Reklamationen der Bundesbehörden erst am 28. Februar 1879 nebst Verzugszins vom 1. November 1878 an.

Die Unterhandlungen betreffend die Bahnhöferweiterung in Winterthur sind, wie schon im letzten Bericht bemerkt wurde, durch die über die Nationalbahn verfügte Liquidation ins Stocken gerathen. Zwar haben sowohl mit den Stadtbehörden von Winterthur als mit den drei betheiligten Bahnen wiederholte Besprechungen stattgefunden, die aber erst in jüngster Zeit einigen Erfolg zu versprechen scheinen. Indessen ist auch unsere Klage gegen die Nationalbahn und Tössthalbahn auf Sicherstellung des für die betreffenden Bauten erforderlichen Kapitalbedarfs hängend geblieben, doch ist zu hoffen, dass die endliche Erledigung der ganzen Angelegenheit in unserem nächsten Berichte wird mitgetheilt werden können.

Ebenso sind die Unterhandlungen, welche gegen Ende des Berichtsjahres auf erfolgte Anregung aus den bei der Nationalbahn interessirten Kreisen und unter Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements über Erwerb oder Betrieb dieser Bahn durch die Nordostbahn und Centralbahn angeknüpft worden sind, noch nicht so weit gediehen, um unserm Verwaltungsrath eine Vorlage darüber machen zu können; es muss daher auch die Berichterstattung hierüber auf's nächste Jahr verschoben werden.

Die mehrfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden betreffend die Verpfändung des Nordostbahnnetzes werden im Abschnitt „Kapitalbeschaffung“ erörtert und aus diesem Grunde hier ebenfalls übergangen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, Verhandlungen zu pflegen. Von denen, welche im Laufe des Berichtsjahres oder unmittelbar nach Schluss desselben erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Der Bundesrath erstellte einen Maximaltarif für die Gebühren, welche von den Bahnen für die Zollbehandlung der ihnen übergebenen Güter erhoben werden dürfen; gegen diesen Tarif erhoben mehrere Verwaltungen, welche sich dadurch in ihren Einnahmen geschädigt fanden, wiederholte Einsprache, aber ohne Erfolg, während wir von solchen Schritten absehen zu sollen glaubten, nachdem die Nordostbahn bisher gar keine solchen Gebühren erhoben hat. 2) Mit dem Bundesrath wurde eine Einigung über den Heimtransport bedürftiger Ausländer in dem Sinne erzielt, dass die ausländischen Gesandtschaften, und unter ihrer Verantwortlichkeit eventuell auch die ihnen beigegebenen Konsulate, das Recht erhalten, gegen Zusicherung der Reziprozität Seitens der betreffenden Staaten für das schweizerische Bahngebiet Empfehlungen für Fahrten zur halben Taxe auszustellen. 3) Über die Beziehungen der Eisenbahnen zum Postdienst wurde ein neuer Vertrag vereinbart; aus demselben erwähnen wir, dass die zeitraubende und kostspielige Spezialabrechnung über die bahntaxpflichtigen Postgegenstände wegfällt und die Bahnen künftig für deren Transport jeweilen 5 Prozent vom jährlichen Bruttoertrag der Fahrpost erhalten.