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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 31 (1883)

Artikel: Einunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1883

Autor: Studer

Kapitel: 1: Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730438

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen hiemit den das Jahr 1883 umfassenden einunddreissigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unsers Unternehmens in gewohnter Form vorzulegen.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Mit dem Beginn des Berichtjahres ist das Bundesgesetz über das Obligationenrecht in Kraft getreten, welches unter Anderem auch die Rechtsverhältnisse der Aktiengesellschaften in erschöpfender Weise regelt und namentlich über die Aufstellung der Bilanzen solcher Gesellschaften genaue Vorschriften enthält. Diese Bestimmungen waren selbstverständlich auch auf die Eisenbahngesellschaften anwendbar, welche sich denselben gleich andern Gesellschaften zu fügen hatten. Der h. Bundesrath erachtete jedoch seine Obliegenheit, über die Beobachtung der Gesetze zu wachen, nicht für genügend, um die Befolgung dieser Vorschriften zu sichern. Mit Botschaft vom 6. März 1883 legte er der Bundesversammlung ausführlich alle die Übelstände vor Augen, welche nach seiner Ansicht sich seit dem Beginn des Eisenbahnbaues in der Schweiz in das Rechnungswesen der Eisenbahnen eingeschlichen hatten, und schlug behufs deren Beseitigung, nicht etwa die strikte Beobachtung des Obligationenrechts, sondern ein neues Gesetz vor, nach welchem das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften grösstentheils in die Hände des Bundesrathes gelegt worden wäre.

Allerdings mochte die Veranlassung zu einer solchen Vorlage an die Bundesversammlung in dem Umstande liegen, dass mit 1. Mai 1883 der Bund sich über den Rückkauf eines grossen Theils des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu erklären hatte, und ein Entschluss darüber gefasst werden musste. Die Botschaft vom 6. März hatte nun den doppelten Zweck, einerseits den Nachweis zu leisten, dass im gegenwärtigen Augenblick der Rückkauf für den Bund mit finanziellen Gefahren verbunden wäre, anderseits aber für die Zukunft dem Rückkauf die Wege zu ebnen durch die vorgeschlagene tiefgreifende Einmischung in die finanzielle Verwaltung der Bahngesellschaften, welche einer förmlichen Anhandnahme des Rechnungswesens derselben fast gleichkäme.

Jene durften sich indess solchen Vorschlägen gegenüber nicht gleichgültig verhalten. In einer Besprechung von Abgeordneten derjenigen fünf grösseren Bahngesellschaften, deren Verhältnisse in der Botschaft vom 6. März

mit mehr oder weniger Grund als Beispiele der behaupteten Übelstände benutzt worden waren, wurde eine Eingabe an die h. Bundesversammlung beschlossen zum Zwecke, die den Eisenbahngesellschaften durch die Konzessionen angewiesene Rechtsstellung zu wahren und insbesondere den, ihre wohlerworbenen Rechte gefährdenden fiskalischen Tendenzen der Botschaft entgegenzutreten. Die vom 30. März 1883 datirte Eingabe ist namentlich in letzterer Beziehung nicht ganz wirkungslos geblieben, wenigstens sind die erwähnten Tendenzen in den folgenden Berathungen des Entwurfs etwas in den Hintergrund getreten.

Gleichwohl hat auch der aus den Verhandlungen des Ständerathes hervorgegangene Entwurf vom 29. Juni 1883 den fünf Bahnverwaltungen zu einer zweiten Eingabe an die Bundesversammlung Anlass gegeben, die vom 10. Oktober 1883 datirte und mehr nur die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs behandelte.

Die Verwaltungen haben geglaubt, keine Gelegenheit versäumen zu dürfen, um die Rechte ihrer Gesellschaften zu vertheidigen, und sie können es nur bedauern, dass ihre diesfälligen Schritte nicht von grösserem Erfolg begleitet waren. Wenn auch im Laufe der Berathungen Verbesserungen des ursprünglichen Vorschlags eingetreten sind, so trägt das vom 21. Dezember 1883 datirte und mit dem 15. April 1884 als vollziehbar erklärte „Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften“ eben doch den Stempel eines Ausnahmegesetzes.

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir eines Kreisschreibens des Eisenbahndepartements erwähnt, wodurch den Bahnen im Interesse der Betriebssicherheit die Ausführung einer Mehrzahl, zum Theil kostspieliger technischer Einrichtungen binnen kurzer Frist aufgegeben wurde. Im Anschlusse hieran theilen wir mit, dass vom Departement dem Wunsche der Bahnverwaltungen, es möchten vorerst die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam einer gründlichen Erörterung unterstellt werden, entsprochen wurde. Diese Erörterung hat begonnen, konnte aber im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden; immerhin lassen deren seitherige Ergebnisse auf eine Lösung hoffen, welche den berechtigten Ansprüchen des Verkehrs Rechnung tragen wird, ohne den Bahnen unerschwingliche Opfer aufzubürden oder ihnen unzureichend erprobte Einrichtungen aufzunöthigen.

Die Reform der Gütertarife, welche wir durch die letztes Jahr gefassten und damals eingehend besprochenen Schlussnahmen des Verwaltungsrathes für unsere Gesellschaft als grundsätzlich abgeschlossen ansahen, hat seither zu neuen Erörterungen geführt. Durch eine von der Bundesversammlung erheblich erklärte Motion wurde der Bundesrath mit gründlicher Prüfung des Tarifwesens der Eisenbahnen beauftragt, und im Anschluss hieran eröffnete der schweizerische Handels- und Industrieverein eine bezügliche Enquête, an der er die schweizerischen Kaufleute, Industriellen und Gewerbetreibenden in weiterem Umfange zu betheiligen bestrebt war. Da der Verein auch die Ansichten der Bahnverwaltungen zu erfahren wünschte, einigten sich die schweizerischen Reformtarifbahnen auf eine gemeinsame Äusserung, welche am Schluss des Berichtsjahres an den Vorort des Vereins abgegeben und zugleich den Bundesbehörden und den Mitgliedern der schweizerischen Räthe zugestellt wurde. Die Bahnen bemühten sich, in diesem Memorial die zwingenden Gründe, welche sie (übrigens im Einvernehmen mit den Bundesbehörden) zur Annahme des Reformsystems bewogen hatten, auch weiteren Kreisen klar zu machen, die über dieses System waltenden irrigen Ansichten zu berichtigen und, ohne die Möglichkeit weiterer Fortentwicklung zu bestreiten, doch vor stürmischen und gewagten Experimenten auf diesem Gebiete zu warnen. In der Überzeugung, dass ihre Bemerkungen nicht unbeachtet bleiben werden, nahmen die Bahnverwaltungen von weiteren Ausführungen über die Rechtsstellung, welche den Eisenbahngesellschaften hinsichtlich der Bildung ihrer Tarife zukommt, Umgang und begnügten sich mit einem kurzen Hinweis auf dieselben.

Während das Memorial der Bahnverwaltungen seiner Veröffentlichung entgegenging, erschien der Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Eingangs erwähnte Motion. Die Ausführungen des Memorials

werden dadurch vielfach bestätigt und unterstützt. Daneben aber enthält der Bericht über die Rechtsstellung der Bundesbehörden gegenüber den Eisenbahntarifen Ausführungen, welche von den Ansichten der herwärtigen Gesellschaftsorgane bedeutend abweichen und leicht zu einer Gefährdung der auch im Verkehrsinteresse wünschbaren Selbständigkeit und freien Bewegung der Bahnverwaltungen führen könnten. Ausserdem fällt auf, dass darin den Bemühungen der Nordostbahn um Fernhaltung der von andern Verwaltungen angestrebten und durchgeführten Taxerhöhungen geringe Anerkennung gezollt wird.

Zufolge einer Motion in der Bundesversammlung regte das Eisenbahndepartement bei den betheiligten Bahnen die Einführung von Nachtzügen für den Verkehr zwischen dem Osten, dem Centrum und Westen der Schweiz an. Die daherigen Verhandlungen haben noch zu keinem Abschluss geführt, weil solche Züge namentlich auf den Linien der Centralbahn und der Westschweizerischen Bahnen bedeutende Kosten verursachen würden, und eine Frequenzvermehrung, welche diese Kosten auch nur annähernd auszugleichen geeignet wäre, von denselben nicht erwartet werden kann. Nach Ansicht der Bahnen wird hauptsächlich die Postverwaltung Vortheil von den Nachtzügen haben, und daneben lässt sich nicht in Abrede stellen, dass dieselben auch im volkswirthschaftlichen Interesse der Schweiz liegen würden. Mit Rücksicht hierauf glauben die Bahnverwaltungen, dass, insofern der Anregung Folge gegeben werden soll, vorwiegend der Bund für die daherigen Opfer aufzukommen habe.

Der vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angestrengte, auf Verbot der Dividendenzahlung für das Jahr 1880 gerichtete Prozess, dessen erstinstanzliche Erledigung im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt worden ist, hat durch Urtheil der Appellationskammer des zürcherischen Obergerichts vom 19. Juni 1883 seinen Abschluss gefunden. Das Verbot der Dividendenausbezahlung für das Jahr 1880 ist durch dieses Urtheil bestätigt worden, jedoch aus wesentlich andern Motiven. Während das erstinstanzliche Urtheil jede Dividendenzahlung für so lange, als die Nordostbahn nicht in der Lage sein werde, ihren Bauverpflichtungen mit Bezug auf die sogenannten Moratoriumslinien nachzukommen, für unzulässig erklärt hatte, räumt das obergerichtliche Urtheil die Möglichkeit einer Dividendenzahlung unter der Voraussetzung ein, dass daneben auch angemessene Rücksicht auf eine Erstarkung der Unternehmung Bedacht genommen werde; die Ausbezahlung der für das Jahr 1880 beschlossenen Dividende wurde aus dem Grunde untersagt, weil das Gericht der Meinung war, die zur Vertheilung bestimmte Summe repräsentire den ganzen Reinertrag des betreffenden Jahres, eine Meinung, die wir freilich nicht als zutreffend anerkennen können, da der Reinertrag sich bekanntlich auf eine erheblich höhere Summe (Fr. 1,518,286. 88 Cts.) belaufen und der zur Vertheilung bestimmte Betrag von Fr. 635,800 mit einem Übertrag auf neue Rechnung von Fr. 905. 32 Cts. nur den Saldo des Reinertrages gebildet hatte, nachdem von letzterm Fr. 881,581. 56 Cts. zu Abschreibungen verwendet worden waren.

Die vom gleichen Komite gegen die Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 angehobenen Klagen sind zur Zeit noch nicht einmal von der ersten Instanz entschieden.

Es ist schon hin und wieder, namentlich aus Börsenkreisen, dem Befremden darüber Ausdruck gegeben worden, dass die Geschäftsberichte der Nordostbahn keine klare Übersicht der bestehenden Bauverpflichtungen gewähren. Die Direktion hat es mit Vorbedacht unterlassen, diese Verpflichtungen, die in frühern Jahren der Generalversammlung zur Kenntniss gebracht worden sind, und die für deren Erfüllung zu verausgabenden Summen in solcher Weise zusammenzustellen. Es würde dadurch kein zutreffendes Bild geboten, da die Leistungen, welche die betheiligten Landesgegenden an die betreffenden Bauten zu machen haben, sehr verschiedenartig, zum Theil noch nicht völlig abgeklärt und daher schwierig zu werthen sind, und da überdies die seiner Zeit aufgestellten Voranschläge grossentheils nur auf dem Studium von Vorprojekten beruhen. Ausserdem sind jene Verpflichtungen, welche die Nordost-

bahn jedenfalls schwer belasten würden, wesentlich modifizirt durch die im Jahr 1877/78 abgeschlossenen Moratoriumsverträge, gemäss welchen der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden haben wird, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau der vorgenannten Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe. Die Direktion ist der Ansicht, dass es sich dannzumal bei der Frage der Erstarkung nicht blos darum handeln könne, ob das für die Moratoriumslinien nöthige Baukapital, welches sich auf ungefähr 35 Millionen Franken belaufen dürfte, aufgebracht werden könne, sondern vor Allem auch darum, ob die Nordostbahn die ihr durch den Bau dieser Linien erwachsende Vermehrung ihrer Zinslast zu tragen vermöge, wenn, wie vorauszusehen, die meisten dieser Bahnen nicht nur keinen Reinertrag liefern, sondern wohl eher zu Betriebsdefiziten führen würden. Es darf gewiss vorausgesetzt werden, dass der h. Bundesrath sich der schweren volkswirthschaftlichen Folgen, welche ein Missgriff in angedeuteter Richtung herbeiführen könnte, voll bewusst sein werde, und dass der Gesellschaft Opfer erspart bleiben, welche das mühsam wieder errungene finanzielle Gleichgewicht neuerdings zu erschüttern geeignet wären.

Aus den genannten Gründen unterlassen wir auch jetzt wieder, eine ziffermässige Übersicht der Moratoriums-Bauverpflichtungen zu geben. Einigermassen drückend ist allerdings die Ungewissheit, in der sich diesfalls die Unternehmung befindet; aber die nämliche Ungewissheit lastet ebensosehr auf den betreffenden Landesgegenden, welche durch dieselbe gehindert sind, soweit wirkliche Verkehrsbedürfnisse bestehen, deren Befriedigung auf andere Weise anzustreben. Desshalb hat die Direktion geglaubt, im Einverständniss mit dem Verwaltungsrath, eine sich darbietende Gelegenheit benutzen zu sollen, um unter der in dankenswerther Weise gewährten Vermittlung des h. Bundesrathes mit sämmtlichen Bauberechtigten in Unterhandlungen zu treten, behufs Abklärung der Situation durch Modifikation der bestehenden Verträge oder Auskauf derselben. Diese Unterhandlungen haben zwar erst begonnen, und es ist daher nicht möglich, schon von Resultaten derselben zu berichten; sie werden auch um so schwieriger und langwieriger sein, als nicht mit einzelnen Komites abgeschlossen werden kann, sondern das Zugeständniss aller bezweckt werden muss. Aber die Hoffnung ist nicht aufzugeben, dass die betheiligten Landesgegenden in ihrem eigenen Interesse die baldige Abklärung der jetzigen unsichern Lage einer lange dauernden Ungewissheit vorziehen werden.

Nachdem bekannt geworden war, dass der Verwaltungsrath der Gotthardbahn mit Mehrheit beschlossen habe, vorbehältlich der Genehmigung des h. Bundesrathes demnächst den Bau der Linie Immensee-Luzern auf Grund eines neuen, kürzeren aber kostspieligeren Projektes an Hand zu nehmen, den Bau der Linie Goldau-Zug dagegen auf unbestimmte Zeit zu verschieben, glaubten wir im Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, indem wir gegen dieses Projekt mit Eingabe vom 17. Dezember 1883 Verwahrung beim Bundesrath einlegten.

Wir stützten diese Einsprache hauptsächlich darauf, dass ohne den gleichzeitigen Bau der Strecke Goldau-Zug die Nordostbahn den unmittelbaren Anschluss an die Gotthardbahn verlieren und dadurch in der Herstellung direkter Personen- oder Güterverkehre gehemmt würde, was bei den bedeutenden Opfern, welche die Ostschweiz und speziell auch die Nordostbahn für das Zustandekommen der Gotthardbahn gebracht haben, einer Verhöhnung der ostschweizerischen Interessen gleichsähe. Durch den jüngsten Beschluss des h. Bundesrathes in dieser Angelegenheit ist die Gleichstellung beider Zufahrtslinien gewahrt worden, und wir haben das Zutrauen zu der h. Behörde, dass sie auch künftig diesen Standpunkt festhalten werde.

Es ist hier noch zu erwähnen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn endlich zur Erledigung gelangt ist. Betreffend den Bau der Wynenthalbahn sind der Direktion dagegen im Berichtsjahr keine weiteren Mittheilungen zugegangen.