

Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **35 (1887)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

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.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Seit Abfassung unsers 34. Geschäftsberichtes für 1886 waren wir zwei Mal im Falle, Ihnen besondere Akten-sammlungen vorzulegen und über Vorkommnisse aus dem Geschäftsjahr 1887 Bericht zu erstatten. Das eine Mal geschah es in Form eines Nachtrags zum Geschäftsbericht für 1886, womit wir Ihnen die nach Ausgabe dieses Berichtes noch stattgefundenen Verhandlungen und Korrespondenzen mit den Bundesbehörden bis kurz vor der General-versammlung vom 28. Juni 1887 zur Kenntniss brachten. Das andere Mal fanden wir uns durch die Generalversammlung vom 25. Februar l. J. veranlasst, Ihnen neuerdings die seit Juni 1887 bis Februar 1888 entstandenen wichtigeren Aktenstücke in einem Spezialbericht zu unterbreiten, um Sie auf dem Laufenden zu erhalten.

Bei der Vorbereitung unsers Geschäftsberichtes für 1887 hat sich nun die Frage eingestellt, ob die in der Zwischenzeit in Ihre Hand gelegten Akten in diesem Berichte neuerdings abgedruckt und durch den seitherigen Zuwachs ergänzt werden sollen, oder ob dieser Zuwachs ebenfalls in separatem Abdruck dem Hauptberichte einfach beizulegen sei. Wir haben uns für das Letztere entschlossen, da wir das Ende dieser Sammlung noch nicht mit Gewissheit vor uns sehen, und es später immer noch möglich sein wird, im Falle des Bedürfnisses einen Gesamtabdruck zu veranstalten.

Wir werden uns daher erlauben, im Verlauf unsers Berichtes auf diesen zweiten Spezialbericht zu verweisen, und beehren uns im Übrigen, Ihnen hiemit den 35. Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens im Jahr 1887 in gewohnter Form vorzulegen.

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

Es sind auch im Berichtsjahr keine Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen erlassen worden.

Dagegen wurden in Folge der in Kraft getretenen internationalen Vereinbarungen zwei Verordnungen erlassen, die eine vom 14. Januar 1887 über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, die andere vom gleichen Tage über zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen. Die erstere wurde in Abänderung älterer Vorschriften auch auf den innern Verkehr der schweizerischen Normalbahnen erstreckt.

Die Bundesbehörden nahmen im Berichtsjahr in verschiedenen Richtungen Anlass, auf die Gestaltung der Eisenbahntarife einzuwirken. Wir gedenken, soweit uns Mittheilungen hierüber angezeigt erscheinen, dieselben im folgenden Abschnitte des Berichtes zu machen.

Am 1. November 1887 trat das Bundesgesetz vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht und betreffend die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb

in Wirksamkeit. Durch dieses Gesetz werden nun auch sämtliche nicht beim eigentlichen Eisenbahn- und Dampfschiff- fahrtsbetriebe sich ereignenden Unfälle den für Unfälle beim Fabrikbetriebe geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht unterstellt, also namentlich die Unfälle in den Güterschuppen, beim Bahnunterhalte u. s. w. Daneben bleibt das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875 mit seinen schärfern Bestimmungen unverändert in Kraft. Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hatte bei der Bundesversammlung das Gesuch gestellt, es möchte mit Rücksicht auf die durch das neue Gesetz geschaffene namhafte Erweiterung der Haftpflicht und die damit den Bahnen auferlegten neuen, voraussichtlich belangreichen Opfer, das Gesetz vom 1. Juli 1875 insoferne etwas abgeschwächt werden, als die Haftpflicht für Unfälle, die nicht auf ein Verschulden der Bahnunternehmung zurückzuführen sind, nicht eine unbegrenzte bleibe, sondern der zu leistende Schadensersatz einen angemessenen, durch das Gesetz zu normirenden Maximalbetrag nicht übersteigen dürfe. Auf das Gesuch wurde jedoch mit dem Einwande, dass es verspätet gestellt worden, nicht eingetreten. Die Durchführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen, die für ganz andere Verhältnisse berechnet sind, bietet bei den Bahnunternehmungen nicht unerhebliche praktische Schwierigkeiten.

Schon vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 26. April 1887 waren durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes anlässlich eines Spezialfalles die Bauwerkstätte und die Imprägniranstalt, welche wir bis dahin als ausserhalb des Wirkungsgebietes der Fabrikgesetzgebung stehend erachtet hatten, dem Fabrikgesetze und damit auch dem Fabrikhaftpflichtgesetze unterstellt worden, und zwar erhielt der Beschluss, in Anwendung von Art. 14 des Gesetzes betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb, rückwirkende Kraft.

Wiederholt ist vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement der Versuch gemacht worden, sich in das Gütertarifwesen unserer Dampfschiffahrtsunternehmungen auf dem Zürichsee und auf dem Bodensee einzumischen. Da jeglicher gesetzliche Anhaltspunkt für eine bezügliche Befugniss der Bundesbehörde mangelt, mussten wir uns gegen die erwähnte Tendenz ablehnend verhalten. Darauf änderte der schweizerische Bundesrath durch Beschluss vom 20. Juni 1887 die Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen vom 24. November 1882 in der Richtung ab, dass nicht nur wie bisher der Personen- und Gepäckverkehr, sondern auch der Güterverkehr der Dampfschiffe der Kontrolle und massgebenden Beeinflussung des Post- und Eisenbahndepartementes unterstellt werden soll. Mit Rücksicht darauf, dass die Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen lediglich die Vollziehung einzelner Bestimmungen des Gesetzes über das Postregal zum Zwecke hat, der Güterverkehr aber nicht unter das Postregal fällt, stellten wir im Auftrage des Verwaltungsrathes an den schweizerischen Bundesrath das Gesuch um Zurücknahme seines Beschlusses vom 20. Juni v. J. Der Bescheid lautete aber ablehnend. Da derselbe gerade in die Zeit der Verhandlungen über den Ankauf der Nordostbahnunternehmung durch den Bund fiel, liessen wir die Angelegenheit einstweilen ruhen. Erst im laufenden Jahre haben wir, und zwar im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrathe, die Frage im Wege der Beschwerde bei der Bundesversammlung anhängig gemacht, deren Entscheid nun zu gewärtigen ist.

Veranlasst durch eine vom Nationalrath erheblich erklärte Motion, dahin gehend, es solle geprüft werden, ob nicht eine Organisation der Hilfskassen der Eisenbahnunternehmungen in dem Sinne möglich wäre, dass

1. beim Eigenthums- oder Besitzwechsel einer Bahn die Antheilrechte des Dienstpersonals, sowie alle mit einer gewissen Dienstdauer zusammenhängenden Rechte, und
2. in gleicher Weise auch die Rechte der Angestellten gewahrt bleiben, welche aus dem Dienst einer Gesellschaft in den einer andern übergehen;

ersuchte das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement die Bahnverwaltungen, sich über diese Fragen auszusprechen. Die schweizerische Eisenbahnkonferenz stellte die gewünschten Untersuchungen an, gelangte aber zum Schlusse, dass bei der so ausserordentlich grossen Verschiedenheit der Organisation der einzelnen Hilfskassen es nicht möglich sei, in der angedeuteten Richtung allgemeine, wirklich sachgemässe Normen aufzustellen, dass es vielmehr zweckmässiger erscheine, diese Verhältnisse je im Spezialfalle in billiger Würdigung aller Verhältnisse im Wege freier Verständigung unter den Betheiligten zu ordnen, wie dies thatsächlich auch bisher so gehalten wurde. Das Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements wurde von der Eisenbahnkonferenz in diesem Sinne beantwortet.

Im letzten Geschäftsberichte haben wir mitgetheilt, dass seitens der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn dem schweizerischen Bundesrathe über die Kosten der Führung des Nachtzuges Bern-Zürich vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 Rechnung gestellt worden, eine Rückäusserung aber noch nicht eingegangen sei. Die letztere ist seither erfolgt und zwar im Sinne einer Ablehnung jeglicher Zahlungspflicht. Wir haben darauf zur Geltendmachung unserer Ersatzforderung gemeinsam mit der Schweizerischen Centralbahn den Rechtsweg betreten, die Angelegenheit befindet sich aber erst noch im Stadium des Schriftenwechsels.

Im Laufe des Berichtsjahres sind ein IV. und V. Nachtrag zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zur Einführung gelangt.

Durch den Nachtrag IV wurden eine Reihe von Sprengstoffen, von welchen speziell Patronen aus Dynamit hervorzuheben sind, sodann von sprengkräftigen Zündungen zum Bahntransporte, von welchem sie bisher ausgeschlossen waren, unter schützenden Bedingungen zugelassen. Die Einführung erfolgte entgegen den Vorstellungen der Konferenz der Eisenbahnverwaltungen auf Weisung des schweizerischen Bundesrathes.

Der Nachtrag V enthält einige Änderungen in den reglementarischen Bestimmungen über die Lieferfristen.

Hinsichtlich der Verhandlungen über den Rückkauf und Verwandtes erlauben wir uns, auf die schon erwähnten Zwischenberichte und auf den beiliegenden zweiten Spezialbericht zu verweisen. Zwar haben in Folge des Bundesrathsbeschlusses vom 6./23. Juni noch Unterhandlungen mit einigen Moratoriumskomitee stattgefunden, um dieselben gegen bestimmte Offerten von jährlichen Bauverwendungen zum Verzicht auf die Dividendensperre zu veranlassen; da diese Verhandlungen aber resultatlos geblieben sind, so haben wir unterlassen, derselben im Spezialbericht ausführlich zu erwähnen.

Das Komitee Dielsdorf-Niederweningen, welches den Moratoriumsverträgen nie beigetreten war, glaubte die Zeit gekommen, um die Nordostbahn nicht bloss zum Bau seiner Linie anzuhalten, sondern auch eine bedeutende Entschädigung für den Verzug des Baues zu fordern, und machte diese beiden Begehren vor Bezirksgericht Zürich anhängig. Im Laufe der gerichtlichen Verhandlung wurde eine gütliche Verständigung vorgeschlagen, welche auch zu dem Resultat führte, dass die Nordostbahn sich zum Bau der Linie auf den im Jahr 1872 besprochenen Grundlagen verpflichtete, wogegen die Entschädigungsforderung fallen gelassen wurde. Der betreffende Vertrag wurde vom Verwaltungsrath der Nordostbahn genehmigt, dagegen von einigen Gemeinden, denen derselbe vorgelegt wurde, verworfen. In Folge dessen musste auch das dem schweizerischen Bundesrathe bereits eingereichte Gesuch um Fristansetzung für den Bau dieser Linie wieder zurückgezogen werden. Ein zweites Vertragsprojekt, worin mehrere Gemeindspräsidenten „für sich und Namens des Komitees“ sich als Kontrahenten bezeichnen wollten, fand dagegen die Zustimmung der Direktion nicht, und so werden neue Verhandlungen oder der Richter die Angelegenheit zum Entscheide bringen müssen.

Gegen Ende des Jahres 1886 erhielten wir von der „katholischen Kirchgemeinde Zürich“ einen Steuerzettel, wonach die Nordostbahn ihr im Kirchsprengel liegendes gemeindesteuerpflichtige Vermögen auch an die

genannte Kirchengemeinde hätte versteuern sollen. Gegen dieses Ansinnen rekurirten wir an den Bezirksrath, indem wir uns zur Begründung unserer Steuerverweigerung im Wesentlichen auf den § 29 des Gesetzes betreffend das katholische Kirchenwesen vom Jahr 1863 beriefen, welcher bestimmt, dass die Ausgaben der katholischen Kirchengemeinden, soweit erforderlich, durch Steuern der steuerpflichtigen „Konfessionsgenossen“ gedeckt werden, also der katholischen Kirchengemeinde keine allgemeine Steuerberechtigung einräumt. Durch Beschluss des Bezirksrathes vom 21. April 1887 wurde unser Rekurs als begründet erklärt.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die schweizerische Eisenbahnkonferenz stellte im Berichtsjahr ein neues Organisationsstatut auf, welches indessen erst mit 1. Januar 1888 in Kraft trat, und wonach sie künftig den Namen „Schweizerischer Eisenbahnverband“ trägt. Durch dieses Statut wird an den bisherigen Grundlagen der Vereinigung nichts geändert, immerhin aber in vermehrtem Mass auf eine thunlichst rasche und gründliche Behandlung der Geschäfte hingewirkt.

Die Stellung, welche sich das Eisenbahndepartement nach den Mittheilungen des letztjährigen Berichtes hinsichtlich der Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften vindiziert hat, kam mehrfach zur Geltung. Zunächst waren der genannten Stelle ein II. und III. Nachtrag zur Genehmigung vorzulegen, wovon der erstere wesentlich eine dem Verkehr vortheilhafte Änderung der Bestimmungen, welche die Tarifikation des über die angeschriebene Tragkraftziffer hinausgehenden Gewichtes von Wagenladungen betreffen, brachte, während der letztere die Tarifikation von Dynamit und andern explodirbaren Gegenständen ordnete, welche bisher vom Eisenbahntransport ausgeschlossen waren, zufolge bundesrätlicher Anordnung aber nunmehr auf Bahnbeförderung Anspruch haben. Bei diesen Nachträgen machte sich die von uns befürchtete Verzögerung durch das neue Verfahren nicht allzusehr fühlbar, so dass dieselben auf den 15. Mai und 1. Juni 1887 in Kraft treten konnten. Anders gestaltete sich dagegen die Sache bei Ausführung des Konferenzbeschlusses, eine gänzliche Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften folgen zu lassen, um die zahlreichen Änderungen, welche während der letzten zwei Jahre an denjenigen der deutschen Bahnen eingetreten waren, und welche fast ausnahmslos dem Verkehr Vortheil brachten, thunlichst vollständig auch für die Schweiz durchzuführen und hiedurch die Übereinstimmung der beiderseitigen Tarifvorschriften in möglichstem Umfange wieder herzustellen. Nachdem die bezüglichen, nach der Natur der Sache mit erheblichem Zeitaufwand verbundenen Verhandlungen der Bahnverwaltungen abgeschlossen waren, folgten sehr zeitraubende Auseinandersetzungen mit dem Eisenbahndepartement, wobei das letztere gegenüber den beabsichtigten Änderungen zahlreiche Einwendungen erhob und, auch nachdem die Bahnen seinen Ansichten verschiedentlich Rechnung getragen hatten, an einigen weiteren, allerdings unwichtigen Begehren festhielt, trotzdem nach Meinung der Bahnverwaltungen sachliche Interessen von Bedeutung für diese Begehren nicht angeführt werden können und daraus störende Abweichungen von den deutschen Tarifvorschriften erwachsen. Die Erledigung der Angelegenheit zog sich weit ins laufende Jahr hinüber.

Hinsichtlich des schweizerischen Nebengebührentarifs ordnete der Bundesrath eine Änderung dahin an, dass von den darin enthaltenen zweierlei Waaggebühren die niedrigere künftig auf die Wagenladungsungen von Gütern aller Spezialtarife anzuwenden sei. Umsonst machten die Bahnverwaltungen hiegegen geltend, dass die bezügliche, sehr tief gehaltene Gebühr unter der Herrschaft der früheren Tarife nur für die gering-