

Verhältnis zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Der Hauptanspruch, Zahlung von Fr. 729,560. —, ist hergeleitet aus Z. 2, bezw. der an diese Verpflichtung geknüpften, oben erwähnten weitem Bestimmung.

Die von der beteiligten Landesgegend s. Z. neu eingeleiteten Verhandlungen betreffend Erstellung einer Station Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn (zwischen Richtersweil und Pfäffikon) fanden auf Veranlassung der Interessenten vor dem Eisenbahndepartement ihre Fortsetzung, gelangten aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse. Wir beharrten prinzipiell bei unserm ablehnenden Standpunkte und betonten neuerdings, dass wir es zur Zeit für gänzlich ausgeschlossen halten, dass eine Station Bäch einen Verkehr erhielte, der mit den Anlage- und Betriebskosten auch nur annähernd in angemessenem Verhältnisse stünde, und dass wir es daher, zumal bei der sonstigen ausserordentlichen Inanspruchnahme der finanziellen Kräfte unserer Gesellschaft zu Bauzwecken, als durchaus unbillig ansehen würden, wenn uns zugemutet werden wollte, eine solche Station zum grössern Teile auf unsere Kosten zu erstellen. Die Bauausgabe für eine Vollstation Bäch würde sich auf ca. Fr. 150,000 belaufen.

Auch gegenüber dem nunmehr ebenfalls an das Eisenbahndepartement gezogenen Begehren betreffend Erstellung einer Haltestelle Schübelbach (an der gleichen Linie) beharrten wir bei unserer Ablehnung, hier namentlich auch aus technischen Gründen. Ebenso wurde der erneuerten Anregung betr. Erstellung einer Station Steinhausen an der Linie Zürich-Affoltern-Zug zur Zeit keine weitere Folge gegeben.

Bezüglich der neuen Linien ist hier nur zu erwähnen, dass für die Schlussstrecke Feuerthalen-Schaffhausen der Linie Eetzweilen-Schaffhausen der Eröffnungstermin vom Bundesrate auf den 1. Mai 1895 angesetzt war, die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der ganzen Linie aber schon am 2. April erfolgen konnte. Im übrigen verweisen wir auf Abschnitt V dieses Berichtes.

Über die Beteiligung der Nordostbahn an einem Nebenbahn-Unternehmen Uerikon-Hinweil-Bauma, ferner die Förderung von Studien über Nebenbahnprojekte und über eine Engadin-Orientbahn verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die Verkehrsbeziehungen zu andern Transportanstalten geben keinen Anlass zu weitläufiger Berichterstattung. In erster Linie verdient Erwähnung, dass die „Union commerciale“, der im Januar 1879 abgeschlossene Vertrag zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, der ehemaligen Jura-Bern-Luzernbahn und den Westschweizerischen Bahnen, dem dann auch die Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten sind, über die gegenseitigen Beziehungen im internationalen und direkten Güterverkehre mit Ende 1895 abgelaufen ist. Die in diesem Vertrage niedergelegten Grundsätze über die Instradierung der Güter und über die Frachtverteilung haben sich im Laufe der Zeit eingelebt, und erstere haben auch im Verkehre mit andern schweizerischen Bahnen vielfach Anwendung gefunden. Bei der Mehrzahl der beteiligten Verwaltungen war daher die Neigung vorhanden, das genannte Vertragsverhältnis fortzusetzen, immerhin unter Beordnung gewisser Verhältnisse, die aus der Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit den Westschweizerischen Bahnen entstanden sind, sowie einer Verständigung über die Behandlung der Bahnen mit aussergewöhnlichen Steigungen. Hierüber werden wir dem Verwaltungsrate eine Vorlage machen, sobald diesfalls etwas Bestimmtes vereinbart ist. Inzwischen ist die Union, da ein vertragsloser Zustand für die Zwischenzeit nicht konvenieren kann, vorläufig in gemeinsamem Einverständnis bis Ende Juni 1896 verlängert worden.

Mit der Union commerciale stehen in engem Zusammenhange die Verträge unserer Gesellschaft mit jener der Vereinigten Schweizerbahnen vom Jahre 1880 und 1886 über die Beordnung verschiedener Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehre. Die Verhandlungen über die Erneuerung resp. Revision derselben (Berücksichtigung der rechtsufrigen Seebahn u. a.) schweben immer noch; doch ist ein Abschluss jetzt in naher Aussicht.

Infolge der Fortsetzung der Schweiz. Seethalbahn bis Wildeggen haben eine Reihe von Änderungen in der Güterinstradierung mit dieser Bahn eintreten müssen, die wesentlich auf der Grundlage der betr. Bestimmungen der Union commerciale erfolgt, indessen im ganzen für uns nicht von grosser Bedeutung sind.

Ebensowenig gab die auf gleicher Basis erfolgte Einfügung der Linie Huttwyl-Wolhusen in den direkten Verkehr Anlass zu besondern Verhandlungen.

Die Eröffnung der Strecke Feuerthalen-Schaffhausen führte zu einer Revision der bestehenden Vereinbarungen über die Güterinstradierung zwischen Schaffhausen und Konstanz und weiter im Sinne einer angemessenen Beteiligung der schweizerischen Linie an demselben auf Grund des mit der Grossh. Badischen Bahn hierüber bestehenden Vertrags.

Im übrigen erstreckte sich die Thätigkeit der Verwaltung in ihren kommerziellen Beziehungen zu andern Verwaltungen auf die Ausbildung, Ergänzung und Revision der bestehenden direkten Gütertarife in grosser Zahl und zum Teil von bedeutender Ausdehnung.

Von den Tarifarbeiten im internen Verkehr waren die wesentlichsten die Neuaufstellung und Ausgabe des Distanzenzeigers für das ganze Netz, als Basis für den oben citierten neuen Personentarif und den im Berichtsjahre nicht mehr vollendeten neuen Gütertarif, beides umfangreiche Arbeiten, nötig geworden infolge gänzlichen Aufbrauchs der Vorräte und vielfacher Änderungen infolge der Einverleibung von Filialbahnen und Eröffnung neuer Linien. Ferner mag die Einführung eines neuen, erheblich reduzierten und den Anforderungen des Handels besser angepassten Tarifs für das Lagerhaus Zürich Erwähnung finden.

Die Verhandlungen unter den dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetretenen Verwaltungen behufs Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für die internationalen Verkehre gültigen Reglementen sind im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluss gelangt. Dieselben wurden im Hinblick auf die Konferenz der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten behufs Revision des internationalen Übereinkommens sistiert, sind aber, nachdem diese letztere im Monat März dieses Jahres stattgefunden hat, wieder aufgenommen worden. — Die am deutsch-italienischen Eisenbahnverbände beteiligten Verwaltungen haben im Berichtsjahre ein neues Übereinkommen betreffend den Transport von Gütern im deutsch-italienischen Verkehre vereinbart, das mit dem 1. April 1896 in Kraft getreten ist.

Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen kündigte unterm 24. Dezember 1894 für sich sowie im Namen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der württembergischen und bayerischen Staatseisenbahnen das bisherige Sonderabkommen mit den Bahnen des Schweizerischen Wagenverbandes (exkl. Gotthardbahn) über die Vergütungen für gegenseitige Benutzung der Güterwagen auf Ende März 1895 mit der Erklärung, dass die Süddeutschen Bahnen vom 1. April 1895 an im gegenseitigen Wagen-Durchgangsverkehr die Sätze des deutschen Vereins-Wagenübereinkommens in Rechnung bringen werden. Während das Sonderabkommen zwischen den süddeutschen und den schweizerischen Bahnen als Wagenmietsatz 1 Cts. Laufmiete für den Achskilometer und daneben nur noch eine Verzögerungsgebühr von Fr. 3. 75 Cts. per Wagen und Tag vorsieht, enthält das deutsche Vereins-Wagenübereinkommen das gemischte System von Lauf- und Zeitmiete mit 1 Pfennig per Wagenkilometer unter ersterem und 1 Mark per Tag unter letzterem Titel, dessen

Anwendung die schweizerischen Bahnen in bedeutend erhöhtem Masse belasten würde. Die beteiligten schweizerischen Bahnen verlangten Beibehaltung des Status quo in Übereinstimmung mit ihrem Bestreben, auch im Verkehr mit den übrigen dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen, für den bis jetzt die Sätze des Vereinswagenübereinkommens zur Anwendung kamen, billigere, den heutigen Verhältnissen besser entsprechende und die schweizerischen Bahnen mit ihren weit geringeren Wagenstellungen weniger belastende Mietsätze zu erzielen.

Da eine Einigung zur Sache nicht zu erzielen war, wurde schliesslich vereinbart, den Streit zum schiedsgerichtlichen Austrag zu bringen. Das Centralamt für internationalen Transport in Bern übernahm auf Anfrage die Funktion des Schiedsgerichtes und wird nun über die Art und die Höhe der Mietentschädigung zu entscheiden haben. Die süddeutschen Bahnen haben die nach ihren Anschauungen seit April 1895 entstandenen Forderungen bereits eingeklagt, und die Klagebeantwortung der beteiligten Verwaltungen des Schweizerischen Wagenverbandes wird demnächst eingereicht werden.

In weiterer Ausführung der Vorschriften des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe sind vom Schweizer Eisenbahnverbände einheitliche Vorschriften betreffend die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonales aufgestellt worden, die nach Genehmigung der bezüglichen Vorlage an das Eisenbahndepartement auf den 1. Mai 1895 in Kraft gesetzt werden sollten. Da jedoch die Festsetzung der Einführungsbestimmungen noch bedeutenden Aufwand an Zeit und Arbeit erforderte, namentlich auch hier noch zum Zwecke eines, soweit möglich, übereinstimmenden Verfahrens aller beteiligten Verwaltungen Verhandlungen im Eisenbahnverbände (allerdings ohne Erfolg) stattfanden, konnte das Reglement auch bei uns im Berichtsjahre noch nicht eingeführt werden.

Die neuen Vorschriften bezwecken, das Personal auf der Höhe seiner Aufgabe zu erhalten, und sind somit eine Ergänzung der Vorschriften vom 1. Oktober 1890 betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst. Verpflichtung einerseits des Betriebspersonales zur fortgesetzten Aneignung aller für die richtige Dienstabwicklung erforderlichen Kenntnisse (Dienstvorschriften etc.), anderseits der leitenden Stellen zur Unterstützung des Personals durch Belehrung, ferner die Vorschrift periodischer Prüfungen (von vier zu vier Jahren) und von Specialprüfungen bei Beförderungen und Versetzungen bilden mit der Vorschrift der Untersuchung des im äussern Dienste thätigen Personales spätestens alle fünf Jahre auf die erforderlichen physischen Eigenschaften den Hauptinhalt.

Nach längeren Verhandlungen gelangte die Revision des Allgemeinen Reglementes über den Fahrdienst durch die Genehmigung der teilweise abgeänderten Vorlage des Schweizerischen Eisenbahnverbandes an das Eisenbahndepartement zum Abschlusse, und es wurde das revidierte Reglement mit den erforderlichen Ausführungsbestimmungen mit dem 1. Dezember in Kraft gesetzt.

Die Verbandsbahnen verzichteten für einmal darauf, den Entscheid des Eisenbahndepartements weiter zu ziehen, wonach in der Regel von einer Lokomotivrevision zur andern, ausgenommen bei Schnellzugs- und Rangierlokomotiven, wo die Grenze von 60,000 Kilometer zugelassen ist, eine Leistung von 50,000 Kilometer nicht überschritten werden soll. Der Verband kam demnach im Berichtsjahre auf die Sache nicht zurück (vgl. Geschäftsbericht für 1893, S. 12).

Die Frage einer Revision der Betriebsentschädigungen für die Gemeinschaftsbahnen (s. Geschäftsbericht für 1893, S. 9 und 10) gelangte im Berichtsjahre in der Weise zur Erledigung, dass die Nordostbahn darauf verzichtete, ihre bezügliche Anregung zur Zeit weiter zu verfolgen, vorbehaltlich späteren Zurückkommens auf dieselbe, falls veränderte Verhältnisse dies angezeigt erscheinen lassen sollten. Die aus den bisherigen Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn gewonnenen Ergebnisse machten es unwahrscheinlich, dass zur Zeit im Falle gerichtlichen Austrages dem Richter der Nachweis in überzeugender Weise erbracht werden könnte,

dass die Nordostbahn für ihre vertragsgemässen Betriebsleistungen für die Bötzbahn, einschliesslich Koblenz-Stein, durch die vertragliche Entschädigung von Fr. 2. 70 Cts. per Zugskilometer ungenügend gedeckt sei, oder dass diese Entschädigung nicht in richtigem Verhältnisse zu derjenigen der Centralbahn für die Aarg. Südbahn (Fr. 2. 40 Cts. per Zugskilometer) stehe.

Dagegen wurde bei diesem Anlasse zum Verträge mit der Schweiz. Centralbahn vom 4. April 1874 betreffend den Bau und Betrieb der Gemeinschaftsbahnen ein auf gewisse Zeit rückwirkender Nachtrag vereinbart, welcher bestimmt, dass Leistungen der Bötzbahn oder der Aarg. Südbahn aus Haftpflicht für Tötungen oder Verletzungen von Reisenden und Drittpersonen, einschliesslich ihrer Betreffnisse bei Leistungen der am Verträge vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle beteiligten Bahnen, grundsätzlich nicht von der betreibenden Verwaltung auf Rechnung ihrer Betriebsentschädigung zu tragen, sondern der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung zu belasten sind.

Es ist diese Vereinbarung im Hinblick auf den grösseren Verkehr der Bötzbahn besonders für die Nordostbahn von Bedeutung.

Die Schweizer. Seethalbahn eröffnete am 1. Oktober 1895 ihre neue Strecke Lenzburg-Wildegg, nachdem der technische und der Betriebs-Anschluss auf der Nordostbahnstation Wildegg vorläufig bewerkstelligt worden war, vorbehältlich späterer fester Regelung aller Mitbenutzungsverhältnisse daselbst durch Vertrag. Dieser Vertrag ist seither zu stande gekommen und beidseitig verwaltungsrätlich genehmigt worden.

Für den Anschluss der Strecke Wildegg-Lenzburg an ihre alte Linie in Lenzburg hat die Seethalbahn daselbst eine eigene Station („Lenzburg-Stadt“) erstellt. Neue Verhandlungen zwischen der Aargauischen Südbahn und der Seethalbahn sind nun anhängig über die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg, die die Seethalbahn aufgeben zu wollen erklärte, obschon sie nach wie vor zum mindesten für den Güterverkehr mit derselben Schienenverbindung haben muss. Der Mitbenutzungsvertrag vom 11. September 1883 ist von ihr auf den 30. Juni 1896 gekündigt, wogegen vom Vertragsstandpunkte nichts eingewendet werden konnte. Dagegen wurde der Seethalbahn auf Grund des Eisenbahngesetzes das Recht bestritten, die Mitbenutzung der Station Lenzburg aufzugeben. Die Verhandlungen über Anbahnung eines neuen Mitbenutzungsverhältnisses sind bis jetzt nicht zum Abschlusse gelangt. Mit Bezug auf die principielle Frage ist indessen auf bezügliche Vorlage der Aargauischen Südbahn ein Entscheid des Bundesrates ergangen, wonach dem Ansinnen der Seethalbahn, ein eigenes Stationsgebäude mit Güterschuppen neben der alten Station Lenzburg zu erstellen, nicht entsprochen worden ist. Die Seethalbahn bleibt also principiell an die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg gebunden und sind nur noch die künftigen Bedingungen festzustellen.

Eine Einigung mit der Sihlthalbahn über die Mitbenutzung der Station Sihlbrugg (Thalweil-Zug) ist noch nicht zu stande gekommen und auch die Verhandlungen mit der Gotthardbahn über den Anschluss von Zug-Goldau an die Schweizer. Nordostbahn auf der Station Zug sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Eine vertragliche Verständigung ist ferner noch nicht erfolgt mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die Nordostbahn. Inzwischen ist eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung dieses Bahnhofes unter Ersetzung des primitiven Aufnahmsgebäudes durch ein neues, den Verhältnissen angemesseneres durchgeführt worden.

Ebenso ist über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhofe Schaffhausen infolge der Erweiterung dieses letztern mit den badischen Staatsbahnen eine principielle Einigung noch nicht erfolgt.

Pendent ist ferner noch vor Bundesgericht der Rechtsstreit mit der Schweiz. Südostbahn betr. Kostenbeteiligung dieser letztern an in ihrem Interesse vom Bundesrate der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen.

Der Umbau des Bahnhofes Luzern und die zweispurige Anlage der Zufahrtsstrecke Sentimatt-Luzern ist so weit vorgerückt, dass die betriebsbereite Fertigstellung, wenn nicht schon auf den Sommer, doch jedenfalls auf den Herbst 1896 erwartet werden kann.

Eine Schlussrechnung über die Versicherungsleistungen aus dem Vertrage vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung von Entschädigungen für Eisenbahnunfälle liegt mit Bezug auf die Unfälle von Mönchstein und Zollikofen den beteiligten Verwaltungen noch nicht vor, steht aber in naher Aussicht. Die Gesamtleistung der Nordostbahn beträgt bis zur Stunde Fr. 498,262. 34. Vorgesehen sind noch ca. Fr. 40,000.

III. Finanzverwaltung.

In der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, die fakultative Konversion der 52,000 Stück Prioritätsaktien in Stammaktien durchzuführen, und zwar unter folgenden Bedingungen:

Die Umwandlung erfolgt, wenn sie in der Zeit vom 15. September bis Ende Oktober 1895 erklärt wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 45 für jede Prioritätsaktie, welches anlässlich der Abstempelung der Titel bei der Konversionsanmeldung zu entrichten ist, — wenn die Konversion erst nach dieser Frist angemeldet wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 50 per Stück. Nach dem 1. Dezember 1895 werden überhaupt keine Anmeldungen mehr angenommen.

Die Inhaber von konvertierten Prioritätsaktien erhalten für das Jahr 1895 diejenige Dividende, welche für dieses Jahr den nicht konvertierten Prioritätsaktien ausgerichtet wird. Vom Jahr 1896 an treten sie in die Rechte der Stammaktien ein.

Aus dem von den Prioritäts-Aktionären bezahlten Aufgelde sollen die jetzigen Stamm- und die konvertierten Prioritätsaktien in der Zeit vom 27. bis 31. Dezember 1895 Fr. 15 per Aktie erhalten: Diese Vergütung wird der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen, welchem Konto dagegen die ganze Einnahme aus dem jetzigen und spätern Aufgeld zufließen soll.

Diejenigen Aktionäre, welche von der diesjährigen Konversion nicht Gebrauch machen, erhalten nach dem Jahre 1898 ihre Aktien mit Fr. 550 zurückbezahlt, plus Fr. 15 aus dem genannten Fonds, also zusammen Fr. 565 per Aktie. Sollte indessen dannzumal anstatt der Rückzahlung auch eine Konversion dieses Restes der Prioritäts- in Stammaktien stattfinden, so sind diesen Aktien von dem für die Konversion zu bestimmenden Aufgeld Fr. 15 in Abzug zu bringen.

In Ausführung dieses Beschlusses wurde den Inhabern von Prioritätsaktien deren freiwillige Konversion in Stammaktien angeboten.