

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 36 (1888)

Artikel: Sechsendreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1888

Autor: Studer

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

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Titel

Mit unserm Geschäftsbericht vom Jahr 1887 legten wir zugleich einen zweiten Spezialbericht in Ihre Hände, worin die der wichtigen Generalversammlung vom 25. Februar 1888 vorgelegenen Aktenstücke, sowie deren Beschlüsse und die ferneren Korrespondenzen mit den Bundesbehörden bis zum 1. Juni des genannten Jahres zu Ihrer Kenntniss gebracht wurden. Wir glauben daher, auf diese Periode hier nicht mehr zurückkommen zu sollen, sondern an diesen Bericht anschliessen zu können, und beehren uns, Ihnen hiemit den 36. Geschäftsbericht unsers Unternehmens im Übrigen in gewohnter Form vorzulegen.

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

Auch im Berichtsjahr sind betreffend das Eisenbahnwesen keine Bundesgesetze erlassen worden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche auf die Eisenbahntarife Bezug hatten, werden wir uns, soweit nöthig, im folgenden Abschnitt des Berichtes äussern.

Zum Eisenbahn-Transportreglement wurden mit bundesrätthlicher Genehmigung ein VI. und VII. Nachtrag ausgegeben. Der erstere änderte den letztes Jahr in Kraft gesetzten Nachtrag IV betreffend die Zulassung einer Reihe von Sprengstoffen, namentlich Dynamit, zum Bahntransport in einigen Punkten ab; durch den letzteren erhielten die Bestimmungen über den Transport lebender Thiere eine zum Theil abgeänderte und ergänzte Fassung.

Zu Ende des Berichtsjahres legte der Bundesrath den eidgenössischen Räthen den Entwurf zu einem Nachtragsgesetz betreffend Abänderung des Art. 9 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 vor, durch welchen verschärfte Bestimmungen über Sonntags- und Werktagsruhe der Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten, sowie über deren tägliche Präsenz- und Arbeitszeit in Aussicht genommen werden. Die Bahnverwaltungen sahen sich veranlasst, gegen diese Vorlage Stellung zu nehmen; die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt indess ins laufende Jahr.

Die Durchführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen über Ausdehnung der Haftpflicht aus Fabrikbetrieb auf die Arbeiten in den Güterschuppen, beim Bahnunterhalt, etc. verursachte der Verwaltung mannigfache Arbeit. Nachdem im Fernern durch den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1887 über Unfallstatistik die Aufnahme und statistische Verwerthung der in der Schweiz vorkommenden Unfälle vom 1. April 1888

an vorläufig für die Dauer von 3 Jahren für alle Unfälle, welche Personen im Alter von mehr als 14 Jahren treffen und deren Tod oder eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 6 Tagen herbeiführen, angeordnet worden ist, bildet nunmehr das Unfallrapportwesen an eidgenössische, kantonale und lokale Behörden eine äusserst komplizierte und zeitraubende Einrichtung.

Mit 1. Januar 1888 traten eine neue Vollziehungsverordnung zu den Bundesgesetzen über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen und am 1. Juni gl. J. vom Bundesrath beschlossene Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen in Kraft. Die erstern enthalten schützende Bestimmungen über den Viehverkehr auf den Eisenbahnen und Vorschriften über Desinfektion der Eisenbahnwagen und die Begleitpapiere; die letztern bezwecken vor Allem den Thierschutz und beziehen sich namentlich auf die Verladeneinrichtungen der Stationen, die Beschaffenheit der Wagen, die Art der Verladung, sowie die Wartung und Fütterung der Thiere unterwegs.

Um sowohl den von den Kantonsregierungen ausgesprochenen Wünschen um verlängerte Fristen für die ihnen zustehenden Vernehmlassungen über die Fahrplanprojekte zu entsprechen, als auch den von den Bahnverwaltungen gemachten Anregungen um eine etwas frühere Erledigung der Vorlagen durch das Eisenbahndepartement zu genügen, hat der Bundesrath die Verordnung über die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne revidirt, unter gleichzeitiger Einbeziehung der Fahrpläne der Dampfschiffunternehmungen.

Nachdem der Bundesrath den schweizerischen Westbahnen für die Führung des Nachtzuges zwischen Bern und Genf eine Subvention von Fr. 70,000 an die auf etwa Fr. 210,000 jährlich berechneten Bruttokosten für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis 15. Oktober 1887 und einen jährlich um Fr. 10,000 geringern Beitrag für die folgenden Jahre bis 1893 zugesichert und das Eisenbahndepartement beauftragt hatte, die von der Westbahn gewünschten Verhandlungen mit den übrigen an den Nachtzügen beteiligten Verwaltungen (Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn und Centralbahn) zu leiten, fanden solche im Laufe des Berichtsjahres statt. Bei denselben machte das Eisenbahndepartement den Vorschlag, den ungedeckten Rest der Kosten des Nachtzuges im Betrage von Fr. 90,000 (Fr. 210,000 *minus* die zu Fr. 50,000 berechnete Nettoeinnahme, *minus* Fr. 70,000 Bundesbeitrag) nach der Länge der Bahnstrecken auf die genannten Gesellschaften zu vertheilen. Letztere erklärten indessen, dass sie den sie treffenden Antheil *in natura* leisten, übrigens weder moralisch, noch viel weniger rechtlich verpflichtet seien, an die Kosten der ihnen im postalischen Interesse aufgenöthigten Züge, deren Einnahmen nicht einmal die Ausgaben auf den eigenen Strecken decken, Beiträge für fremde Bahnstrecken zu übernehmen. Vom Eisenbahndepartement wurde das Resultat dieser Verhandlungen der Westbahn mitgetheilt, ihr überlassend, nunmehr den in Art. 33 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 für solche Fälle vorbehaltenen Entscheid des Bundesgerichtes anzurufen.

Nachdem der Bundesrath durch den schon im zweiten Spezialbericht enthaltenen Beschluss vom 25. Mai 1888 eine vorläufige Reihenfolge für den Bau der Moratoriumslinien aufgestellt hatte, erfolgte am 27. Juni der nachstehende Beschluss der Bundesversammlung:

„Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die rechtsufrige Zürichseebahn und den Schlusstermin für den Bau der übrigen Moratoriumslinien.

(Vom 27. Juni 1888.)

„Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht eines Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 25. Mai 1888,

beschliesst:

„1. Die am 4. Juli 1871 von dem Kanton Zürich und am 9. Dezember 1871 von dem Kanton St. Gallen ertheilten und durch Bundesbeschluss vom 11. Dezember 1873 an die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn übertragenen Konzessionen zum Bau der „rechtsufrigen Zürichseebahn“ vom Bahnhof Zürich nach dem rechten Seeufer und längs desselben bis Rapperswyl werden dahin abgeändert, dass die Frist zur Leistung des Finanzausweises auf den 15. August 1888, für den Beginn der Erdarbeiten auf den 1. März 1889 und für die Vollendung und Eröffnung der Bahn auf den 1. Juni 1892 festgesetzt wird.

„2. Als spätestster Termin für die Vollendung des Baues der Linien

Koblenz-Stein,
Etzweilen-Feuerthalen (Schaffhausen),
Dielsdorf-Niederweningen,
Bülach-Schaffhausen

wird der Schluss des Jahres 1895 festgesetzt und es hat der Bundesrath die entsprechenden Anträge betreffend die Fristverlängerung dieser Linien mit thunlichster Beförderung vorzulegen.

„3. Die Beschlussfassung betreffend die Linie Thalweil-Zug wird verschoben, bis die Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug nachgesucht und ertheilt sein wird.

„4. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 23. Juni 1888.

Der Vizepräsident: HOFFMANN.

Der Protokollführer: SCHATZMANN.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 27. Juni 1888.

Der Präsident: E. RUFFY.

Der Protokollführer: RINGIER.“

Gemäss vorstehendem Beschluss hatten wir bis zum 15. August den Finanzausweis für die rechtsufrige Zürichseebahn zu leisten, während für die übrigen Linien auf spätere Fristbestimmungen verwiesen wurde. Wir hielten es aber für zweckmässig, diesen Ausweis nicht blos für die rechtsufrige Zürichseebahn, sondern, mit Ausnahme von Thalweil-Zug, zugleich auch für die übrigen Moratoriumslinien anzubieten, und schätzten zu diesem Ende den Baubedarf, in Übereinstimmung mit dem Bericht der eidgenössischen Experten,

1. für die rechtsufrige Zürichseebahn	auf Fr. 16,782,200
2. „ „ Linie Koblenz-Stein, Hälfte	„ „ 2,399,400
3. „ „ „ Eglisau-Schaffhausen	„ „ 4,758,100
4. „ „ „ Dielsdorf-Niederweningen	„ „ 1,002,700
5. „ „ „ Etzweilen-Schaffhausen, Hälfte des Aktienkapitals	„ „ 1,125,000

Total auf Fr. 26,067,400

abzüglich der von den Landesgegenden zu leistenden Subventionen,
nämlich:

vom rechten Zürichseeufer	Fr. 5,000,000	
von Eglisau-Schaffhausen	„ 2,000,000	
„ Dielsdorf-Niederweningen	„ 157,000	
		„ 7,157,000
	Nettobedarf	Fr. 18,910,400

Obige Summe von Fr. 26,067,400

wurde nun ausgewiesen, wie folgt:

1. Betrag der neuen Aktienemission	Fr. 15,000,000
2. „ „ obigen Subventionen	„ 7,157,000
3. „ „ von noch im Pfandbuch einzutragenden 4,000 Obligationen des Anleihens vom 1. Oktober 1886	„ 2,000,000
	Fr. 24,157,000

in der Meinung, dass der fehlende Rest, so weit nöthig, im Anleihswege zu beschaffen sei. Dabei fiel in Betracht, dass durch frühere Amortisationen Fr. 9,880,000 in Obligationen bereits abbezahlt worden sind, welche wieder emittirt werden könnten.

Der Bundesrath genehmigte mit Schreiben vom 22. August 1888 diesen Finanzausweis, jedoch hinsichtlich des fehlenden Restes mit folgendem Zusatz:

„Was den Vorbehalt betrifft, den noch fehlenden Rest von Fr. 1,910,400, soweit erforderlich, im Anleihswege zu beschaffen, so werden wir ein solches Anleihen unter der Voraussetzung bewilligen, dass dasselbe den Betrag nicht übersteige, welcher seit der Wirksamkeit der Übereinkunft für Bereinigung des Baucontos (Protokoll vom 8. April 1885) über die festen jährlichen Amortisationen von Fr. 1,040,000 hinaus amortisirt worden ist.

„In diesem Sinne ertheilen wir hiemit dem von Ihnen vorgelegten Finanzausweis unsere Genehmigung.“

Gegen diesen Zusatz verwarnten wir uns mit Zuschrift vom 27. Oktober d. J., aus welcher wir folgenden Passus zitiren:

„Diese Eröffnungen veranlassen uns, unser Recht auf freie Entschliessung hinsichtlich der Art der Beschaffung der Baumittel neuerdings ausdrücklich zu verwahren, indem wir wiederholt dem hohen Bundesrath die Befugniss bestreiten müssen, Vorschriften darüber aufzustellen, wie die Baumittel aufzubringen seien, oder vollends durch direktes Eingreifen eine selbstständige Thätigkeit zum Zwecke der Beschaffung dieser Mittel zu entfalten.“

Gemäss dem Bauvertrag mit der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn vom 5. Juni 1873 hatte die Landesgegend ein Subventionsanleihen von fünf Millionen Franken zu leisten, welches, mit Ausnahme des Staatsbeitrages, um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie auf einen durch

die Direktion der Nordostbahn zu bestimmenden und drei Monate vorher mitzutheilenden Termin einzuzahlen war, während der Staatsbeitrag nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahnsubventionsgesetzes fällig wird. Obiger Termin wurde nun vom Verwaltungsrath, mit Rücksicht auf die festgesetzte Frist für Beginn der Bauten, auf den 15. Februar 1889 angesetzt und dem Komitee unterm 15. September 1888 zur Kenntniss gebracht. Die Einzahlungen erfolgten dann auch pünktlich, und zwar

für die Stadtgemeinde Zürich durch die Schweizerische Kreditanstalt	. . .	Fr. 2,000,000
„ „ Gemeinde Riesbach durch die Zürcher Kantonalbank	. . .	„ 600,000
„ „ Gemeinden von Zollikon bis und mit Rapperswyl durch die Schweizerische Rentenanstalt	„ 1,000,000
		<hr/>
		Fr. 3,600,000

wogegen diesen Instituten zu Handen der betreffenden Gemeinden Obligationen der Nordostbahn zu Fr. 10,000, verzinslich zu 2 0/0 in den ersten 5 Jahren,

„ 2 1/2 0/0 in den folgenden 5 Jahren,

„ 3 0/0 in den letzten 5 Jahren

und rückzahlbar am 15. Februar 1904, aushingegen wurden. Die Subvention des Kantons ist dabei, genaues Nachmass der Bahnlänge vorbehalten, auf Fr. 1,400,000 angenommen, nämlich zu 28 Kilometern zu Fr. 50,000.

Längere Verhandlungen mit dem Initiativkomitee für eine Bahn Dielsdorf-Niederweningen führten zu einer Verständigung, wonach die Nordostbahn sich zum Bau dieser Linie auf Grund der bestehenden Konzession bestimmt verpflichtet, die Landesgegend dagegen eine Subvention in Form eines Darlehens von Fr. 157,000 zu reduzierten Zinsfuss leistet und auf die eingeklagte Schadensersatzforderung verzichtet.

Unterm 20. Dezember 1888 ist dann ferner folgender Bundesbeschluss gefasst worden:

„Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Eisenbahnen von Koblenz über Laufenburg nach Stein, von Eetzweilen nach Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen und von Bülach, beziehungsweise Eglisau nach Schaffhausen (sogenannte Moratoriumslinien der Nordostbahn).

(Vom 20. Dezember 1888.)

„Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 7. Dezember 1888,

beschliesst:

„1. Die Konzessionen:

a) des Kantons Aargau für eine Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg mit Einmündung in die Bötzenbergbahn bei Stein, vom 28. November 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 21. Dezember 1872 (Eisenbahnaktensammlung, a. F., 8, 50 ff.);

b) des Kantons Thurgau für eine Eisenbahn von Eetzweilen nach Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen, vom 11. Januar 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 26. Februar 1872 (daselbst 7, 628 ff.),

- und des Kantons Zürich für die gleiche Bahn, soweit dieselbe zürcherisches Gebiet berührt, vom 19. Januar 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 26. Februar 1872 (daselbst 7, 564 ff.),
- c) des Bundes für eine Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, vom 22. September 1873 (E. A. S.; I, 161 ff.),

werden dahin abgeändert, dass die darin angesetzten und mehrfach, letztmals durch Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 (E. A. S., V, 28 ff.), sowie durch Bundesrathsbeschluss vom 26. Dezember 1885 (daselbst VIII, 349) vorläufig erstreckten Fristen verlängert werden wie folgt:

- a) für die Linie Koblenz-Laufenburg-Stein sind bis zum 1. Juli 1889 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. Oktober 1889 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Mai 1892 die ganze Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben;
- b) für die Linie Etzweilen-Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen, sind bis zum 1. März 1891 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Gesellschaftsstatuten dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. August 1891 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Juni 1893 die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben;
- c) für die Linie Bülach-, beziehungsweise Eglisau-Schaffhausen sind bis zum 1. März 1892 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. August 1892 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Oktober 1894 die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.
- „2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 15. Dezember 1888.

Der Präsident: SCHOCH.

Der Protokollführer: SCHATZMANN.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 20. Dezember 1888.

Der Präsident: E. RUFFY.

Der Protokollführer: RINGIER.“

Durch Bundesbeschluss vom gleichen 20. Dezember 1888 wurden für die Linie Dielsdorf-Niederweningen folgende Baufristen angesetzt:

- a) bis zum 1. Juli 1889 Einreichung der technischen Vorlagen,
b) vor dem 1. Oktober 1889 Beginn der Erdarbeiten,
c) „ „ 1. „ 1890 Eröffnung der Linie.

Für die Linie Koblenz-Stein sind die nöthigen Aufträge gegeben, um die verlangten Vorlagen rechtzeitig einreichen zu können und um den Beginn der Bauten zur vorgeschriebenen Frist zu ermöglichen.

Mit der Schweizerischen Centralbahn, welche daran zur Hälfte partizipirt, werden die erforderlichen Verständigungen getroffen werden.

Die Linie Etzweilen-Feuerthalen beziehungsweise Schaffhausen ist laut Bundesbeschluss zwar erst im Jahr 1891 in Angriff zu nehmen; aber es sind vorher noch die Verhältnisse der zu gründenden Aktiengesellschaft zu ordnen und die Bedingungen festzusetzen, zu denen die Nordostbahn den Bau und Betrieb der Linie zu übernehmen hat. Die Verhandlungen darüber sind eingeleitet.

Der Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen ist auf 1892 verschoben und gibt einstweilen zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die Beschlussfassung über die Linie Thalweil-Zug ist verschoben worden, bis die Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug nachgesucht und ertheilt sein werde. Möglicherweise hat gerade diese letztere Bestimmung Anlass gegeben, die Sache etwas zu beschleunigen.

Unterm 19. September 1888 ist uns nämlich vom schweizerischen Eisenbahndepartement die Mittheilung zugekommen, dass das Eisenbahnkomite für Thalweil-Zug-Goldau für sich und zu Handen der Nordostbahn um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalbahn von der zürcherischen Kantonsgrenze bei Sihlbrücke bis nach Zug sich bewerbe, womit die Einladung verbunden war, dass die Nordostbahn sich darüber ausspreche, welche Stellung sie diesem Gesuche gegenüber einzunehmen gedenke. Gleichzeitig wurde uns mitgetheilt, dass auch von Seite der Konzessionäre der Sihlthalbahn (Wiedikon-Forsthaus Sihlwald) die Konzession für die Fortsetzung nach Zug angebehrnt sei.

Wir gaben dem Verwaltungsrath Kenntniss von diesen beiden Gesuchen und wurden von demselben beauftragt, die Konzession von Sihlbrücke nach Zug ebenfalls nachzusuchen, jedoch in der Meinung, dass der Bau der Linie erst auf die Zeit der Eröffnung der Strecke Zug-Goldau der Gotthardbahn zu vollenden sei, wie dies schon in der frühern Konzession Thalweil-Sihlbrücke vorgesehen ist. Dieses Gesuch ging mit den nöthigen Planvorlagen am 27. November 1888 an den Bundesrath ab, ist aber zur Zeit noch unerledigt.

Unterm 21. Juli 1888 hat der Bundesrath folgenden Beschluss gefasst:

„Bundesrathsbeschluss

betreffend

Berechnung des Reinertrags der Eisenbahnen.

(Vom 21. Juli 1888.)

„Der schweizerische Bundesrath,

mit Rücksicht darauf,

1. dass bezüglich des grössten Theils der Normaleisenbahnen mit dem 1. Mai, beziehungsweise im Jahr 1888 die zehn Jahre beginnen, deren Reinertrag für die Ausmittlung der konzessionsmässigen Entschädigung im Falle des Rückkaufs jener Bahnen im Jahre 1903 massgebend sein wird;
 2. dass für die Ausmittlung dieses Reinertrages die gegenwärtige Rechnungsstellung der Eisenbahngesellschaften in allen den Fällen nicht genügt, wo nicht der ganze Betrieb einer Bahn auf einer und derselben Konzession beruht, weil der Bund nach den Konzessionen verpflichtet ist, je nach den Resultaten des Betriebs der einzelnen Konzessionen entweder das Mehrfache des Reinertrags der erwähnten 10 Jahre oder das ursprüngliche Anlagekapital zu bezahlen,
- auf den Antrag seines Post- und Eisenbahndepartements,

beschliesst:

„1. Den Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb nicht auf einer und derselben Konzession beruht, wird eröffnet, dass vom Beginn der 10 Jahre hinweg, deren durchschnittlicher Reinertrag für die Feststellung der beim Rückkauf auf den nächsten offenen Termin vom Bund zu bezahlenden Entschädigungen massgebend sein wird, die Reinerträge der den einzelnen Konzessionen unterstellten Linien und Strecken für jede Konzession besonders ermittelt und dem Bundesrathe mit der Vorlage der üblichen Gesellschaftsrechnungen mitgetheilt werden müssen.

„2. Die in Ziffer 1 bezeichneten besondern Ertragsberechnungen müssen umfassen:

- a) die Positionen, welche gemäss der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 Gegenstand der bisherigen Betriebsrechnung sind; ferner:
- b) die etwaigen Kontokorrentzinsen (aus den laufenden Betriebseinnahmen und den Vorschüssen an den Betrieb), Geldbeschaffungskosten, Provisionen, Amortisationen und Abschreibungen;
- c) die Leistungen an die Spezialfonds und die Bezüge aus denselben;
- d) allfällige anderweitige Einnahmen und Ausgaben, welche auf die betreffende Konzession sich beziehen.

„Der Saldo dieser Zusammenstellungen bildet den Reinertrag der Konzession.

„3. Die Erstellung der Ertragsberechnungen hat in der Regel auf Grund der direkt ermittelten Einnahme- und Ausgabeposten zu geschehen. Nur soweit diese nicht direkt ermittelt werden können, darf die Verrechnung unter Zuschreibung von Antheilen an Gesamtbeträgen erfolgen. Solche Ausscheidungen müssen zum Voraus grundsätzlich festgestellt werden, und es ist diese Feststellung dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung zu unterbreiten.

„Bezüglich der Erneuerungsfonds wird, gestützt auf den bei Genehmigung der Statuten der Gesellschaften gemachten Vorbehalt, für alle Bahnen bestimmt, dass vom Beginn der 10 Jahre an bis zum Ablauf derselben die den Betriebseinnahmen zu enthebenden Einlagen nicht geringer sein dürfen, als die Zuschüsse der Fonds an die Betriebsrechnung. Vorbehalten bleibt die Verrechnung von Kosten, welche einen ausnahmsweisen Charakter haben und mit Bewilligung des Bundesrathes auf mehrere Jahre vertheilt werden können.

„Den besondern Ertragsberechnungen soll das Verzeichniss der ursprünglichen Anlagekosten, beziehungsweise da, wo die Bahnen durch Kauf erworben wurden, der Kaufpreis der dem Rückkauf unterworfenen Einrichtungen beigelegt werden. Auch hier ist für Ausscheidungen, welche zum Zweck der Herstellung der Angaben für die einzelnen Konzessionen nöthig werden sollten, die Vorlage an den Bundesrath und dessen Genehmigung vorbehalten.

„4. Von denjenigen Gesellschaften, deren Betrieb auf einer in Hinsicht auf den Rückkauf einheitlichen Konzession beruht, sind ebenfalls besondere Nachweisungen im Umfang von Art. 2 über den Reinertrag derjenigen Objekte vorzulegen, welche dem gesetzlichen Rückkaufsrecht unterworfen sind.

„5. Abgesehen von den vorstehend verlangten Ertragsberechnungen und Kostennachweisungen nach Konzessionen werden die Gesellschaften fortfahren, dem Bundesrathe die Rechnungen über die Ergebnisse des Gesamtbetriebes und die Jahresbilanzen im bisherigen Umfang zuzustellen.

„6. Der Bundesrath ist bereit, mit den Gesellschaften darüber zu verhandeln, ob nicht einzelne oder alle Konzessionen einer Gesellschaft mit der Wirkung zusammengelegt, oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, dass die besonderen Ertragsberechnungen entfallen.

„Er gewärtigt die hierauf bezüglichen Anträge der Gesellschaften bis Ende Oktober 1888.

„Soweit eine solche Verständigung nicht beantragt oder nicht erreicht wird, beginnt die Verpflichtung zur Führung der besondern Ertragsberechnungen mit dem Anfang der für die Feststellung der Reinerträge geltenden 10 Jahre. Den Bahnen wird aber gestattet, die Ertragsberechnungen bis zum 31. Dezember 1888 summarisch zu erstellen, in der Meinung, dass für die Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben für die betreffende Zeit von 1888 das Verhältniss angenommen werden mag, welches sich für die entsprechenden Monate von 1889 ergibt.

„Die in Ziffer 3 behandelten Ausscheidungen sind dem Bundesrathe vor Ende November 1888 vorzulegen.

Bern, den 21. Juli 1888.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Für den Bundespräsidenten:

SCHENK.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

RINGIER.“

Zusammenstellung

der

Konzessionen, bezüglich welcher besondere Nachweisungen über den Reinertrag im Sinne der bundesrätlichen Schlussnahme vom 21. Juli 1888 vorzulegen sind.

Schweizerische Nordostbahn.

1. Aarau-Zürich-Romanshorn, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut.
2. Winterthur-Schaffhausen.
3. Oerlikon-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf.
4. Winterthur-Weiach (Kantonsgrenze).
5. Weiach (Kantonsgrenze)-Koblenz. } Gesamttrückkauf ist nicht vorbehalten.
6. Zürich-Ziegelbrücke-Glarus.
7. Effretikon-Hinweil.
8. Winterthur-Etzwilen-Singen, Etzwilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen.
9. Aarau-Suhr.
10. Sulgen-Gossau.
11. Kantonsgrenze bei Otelfingen-Wettingen.
12. Effretikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr und Seebach-Oerlikon.
13. Niederglatt-Kantonsgrenze bei Otelfingen.
14. Glarus-Lintthal.
15. Ramsen (Schweizergrenze)-Singen.

Zürich-Zug-Luzern.

1. Zürich-Zug-Luzern.

Bötzbergbahn.

1. Basel (Pratteln)-Brugg.

Wir haben auch diesen Beschluss dem Verwaltungsrath zur Kenntniss gebracht und von letzterm den Auftrag erhalten, gegen einige Bestimmungen desselben Einsprache zu erheben. Aus der diesfälligen Eingabe vom 27. Oktober 1888 führen wir folgende Stellen an:

1. „Gegenüber dem im Bundesrathsbeschluss vom 21. Juli 1888 enthaltenen Versuche, seitens des Bundesrathes die Grundsätze aufzustellen, welche bei der Berechnung des Reinertrags und der ersten „Anlagekosten, sowie bei Dotirung und Verwendung des Erneuerungsfonds zur Anwendung kommen „sollen, müssen wir die Rechte der Nordostbahn verwahren, unter Hinweis darauf, dass der Entscheid „über alle Fragen, welche sich auf die Ermittlung des Rückkaufspreises beziehen, allein auf Grund „der Konzessionen zu erfolgen hat und eventuell einem Schiedsgerichte zukommt.“
2. „Wir können den schweizerischen Bundesrath nicht für berechtigt halten, vor der wirklichen Kündigung „zum Rückkauf die Führung von besonderen Ertragsberechnungen neben den ordentlichen Jahres- „rechnungen zu verlangen; gleichwohl sprechen wir unsere Bereitwilligkeit aus, zu Unterhandlungen „über die Erstellung solcher Rechnungen Hand zu bieten.“
3. „Im Übrigen nehmen wir für einmal davon Umgang, den Bundesrathsbeschluss in allen seinen Einzel- „heiten zu erörtern, uns vorbehaltend, in der Folge die Rechte der Nordostbahn in der uns angemessen „scheinenden Weise geltend zu machen.“

Gleichzeitig fanden Besprechungen zwischen Abgeordneten der grössern Schweizerbahnen über ein gleichmässiges Vorgehen derselben bei den bevorstehenden Unterhandlungen mit dem Bundesrath betreffend Ausführung des fraglichen Beschlusses statt. Seitens der Nordostbahn fanden einige Konferenzen mit dem Chef des Eisenbahndepartements statt, die aber noch zu keinem Resultate führten, und deren Fortsetzung und Erledigung ins laufende Jahr fallen wird.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Schweizerische Eisenbahnverband erliess für die im Jahr 1886 niedergesetzte Kommission zur Behandlung der Angelegenheiten des Gütertarifwesens ein Organisationsstatut, welches deren Aufgabe und Stellung im Verband auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen ordnete und präzisirte.

Die im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Neuausgabe der allgemeinen Gütertarif-Vorschriften erfolgte auf den 1. September 1888, nachdem über deren Fassung eine Einigung mit dem Eisenbahndepartement erzielt worden war. Bei den bezüglichen Verhandlungen ergab sich, dass bei der genannten Behörde und, wie es scheint, auch in den nächstbetheiligten Verkehrskreisen auf thunlichste Erhaltung der Übereinstimmung mit den Vorschriften und der Güterklassifikation der deutschen Bahnen nicht das gleiche Gewicht gelegt wird, wie es bisher seitens der Bahnverwaltungen der Fall war. Letztere nahmen daher einstweilen davon Umgang, den inzwischen in Deutschland vorgenommenen weiteren, ziemlich zahlreichen Änderungen abermals zu folgen, und begnügten sich, für einzelne Güter, bei denen sich das Bedürfniss einer Änderung in der Schweiz selbst fühlbar machte, eine solche anzubahnen.

Zum schweizerischen Nebengebührentarif wurde ein III. Nachtrag ausgegeben, wodurch die Bestimmungen über Erhebung der Waagegebühren bei unrichtiger Gewichtsangabe gemildert wurden. Eine seither erfolgte Anregung des Eisenbahndepartements auf allgemeine Revision des Tarifs gelangt im laufenden Jahr zur Behandlung.

Am 25. Juni 1888 fasste der Bundesrath einen Beschluss, wodurch das am 20. Oktober 1885 den Bahnverwaltungen gemachte Zugeständniss der Erhebung einer Einschreibgebühr auf Gepäck- und Viehsendungen auf den 1. August 1888 zurückgezogen und denselben zugleich eine Ermässigung der Expeditionsgebühren für Güter aufgegeben wurde, mit dem Beifügen, dass letztere Auflage bis 1. Juli 1889 tarifarische Durchführung zu erhalten habe. Die Verbandsverwaltungen waren von diesem Beschluss um so unangenehmer betroffen, als sie seinerzeit gegen das Zugeständniss der Einschreibgebühren ihrerseits sehr wesentliche Zugeständnisse im Personen- und Güterverkehr gemacht hatten und dessen plötzlicher Rückzug erfolgte, ohne dass ihnen vorher darüber irgendwelche Mittheilungen zugekommen und damit wenigstens die Möglichkeit eröffnet worden wäre, die Frage allfälligen Rückzugs der Gegenzugeständnisse rechtzeitig in Erwägung zu ziehen; die ihnen aus dem Beschlusse entstehende Einnahmehinbusse ist eine empfindliche und wurde für die Nordostbahn auf Fr. 100,000 jährlich berechnet, während die für die einzelnen Transporte erwachsenden Taxermässigungen ziemlich minim sind und desshalb von den Betheiligten nicht hoch gewürdigt werden dürften. Ein Gesuch an den Bundesrath, mindestens an der Frist vom 1. August 1888 nicht festzuhalten und dadurch dem Eisenbahnverbände Zeit zu eingehender Darlegung seiner Ansichten zu lassen, wurde abschlägig beschieden. So waren die Verbandsverwaltungen genöthigt, um Konflikten mit