

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 42 (1894)

Artikel: Zweiundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1894
Autor: Birchmeier
Kapitel: 1: Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730496>

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: 04.04.2026

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den zweiundvierzigsten, das Jahr 1894 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Die Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement zum Zwecke der Herbeiführung einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft und dem Bunde über die Frage der Zusammenlegung der Konzessionen der verschiedenen Linien der Nordostbahn für den Rückkauf erfuhren im Berichtsjahre keine weitere Förderung.

Dagegen ist das Eisenbahndepartement infolge der von der Bundesversammlung erheblich erklärten Motion des Herrn Nationalrat Curti vom Januar 1892, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten und über die Art und Weise, wie er dieselbe vorzunehmen gedenke, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen“

mit der Einladung an uns gelangt, eine zum Zwecke der Erledigung des zweiten Teiles der Motion angefertigte Zusammenstellung der Erträgnisse der fünf Hauptbahnen der Schweiz in den Jahren 1884 bis 1893, soweit sich dieselbe auf die Nordostbahn bezog, zu prüfen und unsere Bemerkungen anzubringen. Bei Erledigung dieser Aufgabe hatte sich die Direktion an die für diese Zusammenstellung angenommene Anlage der vom Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen „Schweizerischen Eisenbahnstatistik“ zu halten, welche in verschiedenen Richtungen rücksichtlich der Ermittlung der Reinerträgnisse von der Nordostbahn für den Rückkauf nicht als massgebend anerkannt worden war. Die Direktion unterliess daher nicht, bei diesem Anlasse einen entsprechenden Vorbehalt zu machen.

Die von den Herren Comtesse und Genossen und von Herrn Curti beim Nationalrate eingebrachten, im letzten Geschäftsberichte erwähnten Motionen betreffend eine Revision bzw. die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten führten lediglich zu der Einladung der Bundesversammlung an den Bundesrat, über die Ausführung des Gesetzes eine besondere Kontrolle durch entsprechende Organe des Eisenbahndepartements auszuüben. Im übrigen fand sich die Bundesversammlung nicht veranlasst, den Motionen weitere Folge zu geben. Diese Erledigung schloss auch die Ablehnung der von den Verwaltungen des Schweiz. Eisenbahnverbandes anlässlich dieser Motionen mit Eingabe an die Bundesversammlung vom 30. November 1892 gemachten, im Geschäftsberichte pro 1892, Abschnitt I, erwähnten Anregungen in sich.

Zu dem am 1. Januar 1894 in Kraft getretenen neuen Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen ist im Berichtsjahr ein erster Nachtrag erschienen. In Übereinstimmung mit dem Bundesgesetze betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890 war das Verbot der Annahme und Auslieferung von Gütern an Sonn- und Feiertagen in das Transportreglement niedergelegt worden. Hievon wurde nun infolge von Beschwerden des Handelsstandes in dem erwähnten Nachtrag insofern eine Ausnahme statuiert, dass Gegenstände bei eilgutmässiger Beförderung, welche ihrer Natur nach dem raschen Verderben unterworfen sind, an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speziell bekannt gemachten Stunden aufgegeben bezw. abgeholt werden können. Eine Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Abholung dieser Güter resp. zur Zufuhr derselben durch ihre Rollfuhren an genannten Tagen besteht dagegen nicht.

Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen wurde die Baufrist vom h. Bundesrate unterm 24. Juli gemäss unserm Antrage vom 19. Oktober 1893 bis zum 1. Oktober 1894 verlängert. Die in unerwartetem Masse vermehrten Schwierigkeiten im Durchstiche des Emmersbergtunnels nötigten dann aber zu einem abermaligen Fristerstreckungsgesuche. Während wir hiebei die gleichzeitige Eröffnung der ganzen Baustrecke in Aussicht nahmen, entsprach der Bundesrat jedoch nur in der Weise, dass er für die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen die Verschiebung der Eröffnung auf den von uns bezeichneten Termin, 1. Mai 1895, bewilligte, nach unsern Angaben über den Baufortschritt der übrigen Strecke dagegen die Eröffnung von Etzweilen-Feuerthalen auf 1. November 1894 verfügte. Infolgedessen wurde dann diese letztere Strecke am genannten Tage dem Betriebe übergeben. Mit Bezug auf die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn verweisen wir auf Abschnitt V.

Auf wiederholtes Drängen des Eisenbahndepartements, uns nach dem Stand der Arbeiten über die für Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen benötigten Baufristen auszusprechen, äusserten wir uns bezüglich der ersteren Linie dahin, dass, Unvorhergesehenes vorbehalten, die Vollendung der Bahnanlage bis 1. Dezember 1896 möglich erscheine; mit Bezug auf Eglisau-Schaffhausen stellten wir die betriebsbereite Herstellung der Linie auf den gleichen Termin in Aussicht. Da die Bedeutung dieser beiden Linien hauptsächlich in der Schaffung neuer Verbindungen mit der Gotthardbahn liegt, basierte die Annahme des 1. Dezember 1896 als mutmasslichen Eröffnungstermins auf der Voraussetzung, dass die Strecke Zug-Goldau der Gotthardbahn nicht später zur Eröffnung gelangen werde.

Der h. Bundesrat beschloss, für Eglisau-Schaffhausen eine Fristverlängerung bis 1. Dezember 1896 und für Thalweil-Zug (die Gründe für die Früherlegung des Termins wurden nicht mitgeteilt) eine solche bis 1. Oktober 1896.

In neuester Zeit ist der Eröffnungstermin für Zug-Goldau vom h. Bundesrate, dem für diese Strecke ein Gesuch der Gotthardbahn um Fristverlängerung bis 1. Juni 1897 vorlag, ebenfalls auf den 1. Oktober 1896 festgesetzt worden.

Im Berichtsjahre war der Regierungsrat des Kantons Aargau im Falle, den Verwaltungen der Schweizer Centralbahn und der Schweizer Nordostbahn mitzuteilen, dass der Grosse Rat des Kantons Aargau durch Schlussnahme vom 29. November 1893 den durch das Komitee für eine Wynenthalbahn dem Kanton zugedachten Anteil an dem für eine Wynenthalbahnunternehmung vorgesehenen Aktienkapital übernommen habe und vom Komitee der Nachweis geleistet worden sei, dass auch die Gemeinden des Wynenthales durch verbindliche Schlussnahmen den ganzen Betrag der ihnen zugewiesenen Quoten des Aktien- und Obligationenkapitales übernommen haben. Es sei beabsichtigt, von den auf Fr. 1,500,000 veranschlagten Baukosten einer Wynenthalbahn Fr. 900,000 in Aktien und

Fr. 600,000 in Obligationen aufzubringen, woran nun durch Kanton und Gemeinden Fr. 600,000 in Aktien und Fr. 400,000 in Obligationen gesichert seien, während der verbleibende Drittel, Fr. 300,000 in Aktien und Fr. 200,000 in Obligationen, gemäss dem Vertrage vom 25. Februar 1872 je zur Hälfte durch die Centralbahn und die Nordostbahn zu übernehmen sei.

Angenommen war hiebei die Erstellung einer normalspurigen Linie von Suhr nach Reinach, weil die Gemeinden von einer Schmalspurbahn, wie sie in den Verhandlungen der Kantonsregierung, des Komitees und der beiden Bahndirektionen vom Jahre 1890 (s. unsere bezüglichen Mitteilungen im Geschäftsberichte pro 1890) eventuell in Aussicht genommen wurde, nichts wissen wollten. In Erwägung, dass nur von einer schmalspurigen Linie eine nennenswerte Rendite zu erhoffen stünde und überdies begründete Zweifel in die Zulänglichkeit des für eine Normalspurbahn veranschlagten Baukapitales von 1 $\frac{1}{2}$ Millionen gesetzt werden können, erachteten wir es als angezeigt, dass sich die beiden Bahngesellschaften gegenüber der aarg. Regierung nunmehr einfach auf den Rechtsboden stellen. Wir beantragten dem Verwaltungsrat, die Rechtsfrage, ob eine Verbindlichkeit zur Beteiligung der beiden Bahngesellschaften an einer Wynenthalbahn fortbestehe, zu verneinen und, hierauf gestützt, eine Beteiligung der N. O. B. an einer Wynenthalbahnunternehmung grundsätzlich abzulehnen. Nach unserer Ansicht, die durch gutachtliche Äusserung des Hrn. Prof. Vogt in Zürich unterstützt wurde, ist nämlich der erste hinsichtlich einer Wynenthalbahn von den beiden Bahnen mit der aargauischen Regierung eingegangene Vertrag vom 25. Februar 1872 durch den sogen. Westbahnvertrag vom 15. September gl. J. vorbehaltlos aufgehoben und sodann mit dem unbestrittenen Untergang dieses letztern, in dem die Wynenthalbahn als Bestandteil einer einheitlichen „Westbahnunternehmung“, umfassend eine Wynenthalbahn, eine Seethalbahn und eine Suhr-Wiggerthalbahn, vorgesehen war, auch jede Verpflichtung der S. C. B. und der N. O. B. hinsichtlich der Beteiligung an einer Wynenthalbahn gegenüber dem Kanton Aargau erloschen. Zudem fällt in Betracht, dass die s. Z. vom Grossen Rate des Kantons Aargau erteilte und vom Bunde genehmigte Konzession für eine Wynenthalbahn durch Fristablauf dahingefallen ist und eventuell unter der Herrschaft einer neuen, vom Bunde erteilten Konzession mit bedeutend schwereren Bedingungen die Bestimmungen im Vertrage vom 25. Februar 1872 nicht mehr verbindlich sein könnten.

In Abweichung von diesen Anschauungen neigte die Verwaltung der S. C. B. zu der gegenteiligen Annahme, dass die Verpflichtung der beiden Bahnen zur Beteiligung an einer Wynenthalbahn noch fortbestehe und sprach diese Anerkennung unter der Bedingung, dass seitens der N. O. B. das gleiche geschehe, aus. Dagegen trat der hierseitige Verwaltungsrat unsern Anschauungen grundsätzlich bei, nahm aber, um dem Kanton Aargau nach Möglichkeit entgegenzukommen, die Beteiligung der S. C. B., deren Rechtsstellung im Prinzipie nunmehr im gleichen Sinne gegeben war, vorausgesetzt, die für den Rechtsstandpunkt unpräjudicierliche Aufnahme von Verhandlungen mit der aargauischen Regierung über die Erstellung einer schmalspurigen Strassenbahn durch das Wynenthal in Aussicht.

Der Einladung zu solchen Verhandlungen gab der Regierungsrat des Kantons Aargau jedoch keine Folge, sondern leitete sofort gegen die beiden Bahnen beim Bundesgerichte den Prozess ein, über dessen Verlauf im nächsten Geschäftsberichte Mitteilungen zu machen sein werden.

Abermalige Bestrebungen seitens der Landesgegend, die Zusicherung der Beteiligung der Nordostbahn an einer Surbthalbahn (Niederweningen-Endingen-Döttingen) zu erwirken, wurden mit dem Hinweis darauf zur Zeit ablehnend beschieden, dass die Gesellschaft mit Rücksicht auf die noch pendenten Bauverpflichtungen auf Verhandlungen betreffend Beteiligung an einer Surbthalbahn nicht eintreten könne.

Mit Bezug auf die Subventionsdarlehen der Landesgegenden an die Kosten der neuen Linien ist folgendes zu bemerken:

a) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die auf Fr. 1,400,000 angesetzte Quote des Kantons Zürich ist seit Mitte Februar 1895, nachdem am 1. Oktober der von Rapperswil bis Hauptbahnhof Zürich durchgehende Betrieb der Linie eröffnet wurde, vollständig einbezahlt. Über die von der N. O. B. geleisteten Gegenwerte erteilt der vorjährige Geschäftsbericht die erforderlichen Aufschlüsse.

b) Eetzweilen-Schaffhausen.

Auf 1. Juni 1894 wurde vom Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen auf dem vertraglichen Subventionsdarlehen von Fr. 1,125,000 die letzte Rate von Fr. 325,000 einbezahlt.

Die genannte Gesellschaft hat nach dem Vertrage vom 11. September 1890 der N. O. B. ausserdem während der ersten 10 Betriebsjahre eine Betriebssubvention à fonds perdu im Betrage von 35 0/0 des Subventionsdarlehens von Fr. 1,125,000, also von Fr. 393,750, jährlich Fr. 39,375, zu bezahlen.

c) Eglisau-Schaffhausen.

Gemäss den im letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Abmachungen wurden vom Initiativkomite auf die Fr. 2,000,000 betragende, zehnjährige, zu 3 0/0 verzinsliche Subvention Fr. 1,650,000 einbezahlt. Der die Quote des Kantons Zürich bildende Rest von Fr. 350,000 wird gemäss dem kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetze nach Massgabe des Baufortschrittes einbezahlt werden.

d) Thalweil-Zug.

Auf dem Fr. 2,000,000 betragenden Subventionsdarlehen des Komitees blieben nach dem im letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Stande noch Fr. 190,000 auf der damals auf Fr. 550,000 berechneten Quote des Kantons Zürich einzuzahlen. Nach der endgültigen Feststellung des Traces auf Gebiet des Kantons Zürich beträgt nun aber dieses Teilstück statt der früher angenommenen 11 km nur noch 10,336 km, wonach sich die kantonale Quote des Subventionsdarlehens, gemäss Gesetz auf Fr. 50,000 per km festgestellt, von Fr. 550,000 auf Fr. 517,000 reduzierte. Die dementsprechende Restzahlung des Kantons von Fr. 157,000 wurde von der Regierung am 31. Dezember 1894 einbezahlt. Die fehlenden Fr. 33,000 mussten nun noch vom Komitee als Ergänzung der Zahlung vom 1. Februar 1892 beigebracht werden. Dieselben wurden am 31. Dezember 1894 einbezahlt unter Vergütung von $\frac{3}{4}$ 0/0 des Betrages per Jahr für die Zeit vom 1. Februar 1892 bis 31. Dezember 1894 zur Deckung der der N. O. B. in dieser Zeit entstandenen Zinseinbusse.

Von den Steuerbehörden der erweiterten Stadt Zürich wurde der Versuch eingeleitet, die Gesellschaft mit Bezug auf ihre Liegenschaften auf städtischem Gebiet in möglichst ausgiebiger Weise zur Besteuerung heranzuziehen. Neben einer bedeutenden Erhöhung der Steuer vom liegenden Vermögen im Sinne des kantonalen Gesetzes betreffend das Gemeindewesen vom 27. Juni 1875 wurde das Augenmerk auch auf eine möglichst reichliche Einnahme aus der Mietwertsteuer im Sinne des § 75 des Gesetzes betreffend die Zuteilung der Ausgemeinden an die Stadt Zürich und die Gemeindesteuern der Städte Zürich und Winterthur vom 9. August 1891 gerichtet. Abgesehen von bedeutend zu hoch angesetzten Taxationswerten für an sich steuerpflichtige Objekte und sonst aus materiellen oder formellen Gründen anfechtbaren Taxationen, wurden hiebei namentlich auch Ansätze für Objekte einbezogen, die nach den in Betracht kommenden Konzessionen als dem Bahnbetrieb dienend und durch denselben notwendig bedingt steuerfrei sind, so insbesondere der Bahnhof Zürich, der s. Z. in Verbindung mit konzessionsgemäss das Steuerprivilegium geniessenden Strecken erbaut wurde, nun aber mit Rücksicht auf die Einmündung seither gebauter, nicht steuerfreier Linien dennoch von der Stadt zur Vermögenssteuer herangezogen wurde.

Gegen diese Steuerforderungen, soweit sie uns unbegründet erschienen, wurden die nötigen rechtlichen Schritte eingeleitet, die auch bereits teilweise Erfolg hatten.

Zu Verhandlungen mit der Bundesbehörde über Tarif- und Verkehrsfragen geben infolge des derselben zustehenden Rechtes der Genehmigung der Tarife und Kenntnisnahme aller sonstigen Verkehrsvereinbarungen alle Tarifmassnahmen Anlass, und es würde daher um so eher zu weit führen, derselben hier einzeln zu erwähnen, als wir hierüber andern Orts (s. Titel II) berichten. Doch wollen wir hier noch der Erörterungen gedenken, die mit dem Eisenbahndepartement bzw. mit dem h. Bundesrate über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette gepflogen worden sind. Die Frage hat ihren Ausgangspunkt in einem diesfälligen Postulate in der Bundesversammlung, und es hatte ein Beschluss des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, dahin gehend, eine Verlängerung um einen Tag zu bewilligen, gleichzeitig aber zur Fernhaltung von Missbräuchen die Unübertragbarkeit der Retourbillette nach Antritt der Fahrt und die Abstempelung derselben bei Fahrtunterbrechungen einzuführen, die Genehmigung des h. Bundesrates erhalten. Dagegen erhob sich nun aber, namentlich gegen die erstere dieser beiden Beschränkungen, in der Presse eine lebhafte Opposition, die nicht nur die Zweckmässigkeit, sondern auch die Berechtigung derselben in Frage stellte. Wir hatten von jeher den reellen Nutzen der zweiten Massnahme, die das reisende Publikum, namentlich das unerfahrene, mehr belästigt haben würde, bezweifelt und konnten uns ohne weiteres dazu verstehen, sie fallen zu lassen. Hinsichtlich der Erklärung der Unübertragbarkeit der Billette mittelst Aufdruck eines entsprechenden Vormerks auf dieselben hat unser Verwaltungsrat, dem wir die Sache zur Kenntnis brachten, beschlossen, ohne in die Rechtsfrage einzutreten, vorderhand auch auf diese Beschränkung zu verzichten. Da aber ein wesentlicher Teil der übrigen Verwaltungen an der formellen Feststellung dieses Rechts im Transportreglement und der entsprechenden Notiz auf den Billetten festhält, konnte die Angelegenheit bis jetzt nicht zum Austrag gebracht werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen unter den Verwaltungen der verschiedenen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr angehörenden Staaten zu dem Zwecke, allen für die internationalen Verbände gültigen Reglementen dieselben Zusatzbestimmungen zu Grunde zu legen, sind im Berichtsjahre weitergeführt worden. Ein daheriger Entwurf liegt zur Stunde vor. Die Verhandlungen hierüber sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

In Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist bestimmt, dass wenigstens alle drei Jahre eine aus Delegierten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten soll, um allfällig notwendig erachtete Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Da eine solche Konferenz im Laufe des Jahres 1895 stattfinden soll, hat die Aufsichtsbehörde zu erfahren gewünscht, ob seitens der schweizerischen Bahnverwaltungen irgend welche Wünsche oder Begehren um Änderung von Bestimmungen des Übereinkommens vorzubringen seien. Die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes haben in einer gemeinsamen Rückäusserung dem Eisenbahndepartement bekannt gegeben, welche Lücken und Unklarheiten im Wortlaute des Übereinkommens ihrer Ansicht nach beseitigt werden sollten.

Nachdem das internationale Übereinkommen im wesentlichen auch eine Umgestaltung der innerstaatlichen Transportreglemente zur Folge gehabt hatte, musste auch das bisherige Bodenseebetriebsreglement