

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 45 (1897)  
  
**Artikel:** Fünfundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1897  
**Autor:** Birchmeier  
**Kapitel:** 2: Verhältnis zu andern Transportanstalten  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730469>

### **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:** 14.01.2026

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

Dieser Prozess wurde veranlasst durch die Erhebung der Mietwertsteuer im Sinne des Gesetzes betr. die Vereinigung der Ausgemeinden mit der Stadt Zürich, wird nun aber auch massgebend sein für die ordentliche Liegenschaftensteuer. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat für diese die Steuerpflicht des Bahnhofes Zürich hinsichtlich der einmündenden nicht steuerfreien Linien als letzte administrative Instanz prinzipiell bejaht, was aber die endgültige Entscheidung durch den Civilrichter, weil die Frage civilrechtlicher Natur ist, nicht ausschliesst.

Auch der Steuerkonflikt mit der Stadt Winterthur ist noch pendent. Ähnliche Streitigkeiten sind entstanden mit Schaffhausen und Zug.

Am 29. und 31. Mai fanden unter grosser Beteiligung die von den Initiativkomitees veranstalteten Eröffnungsfeierlichkeiten für die Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug und am 1. Juni die Eröffnung des Betriebes beider Linien statt. Gleichen Tags übergab auch die Gotthardbahn die Linie Zug-Goldau dem ordentlichen Betriebe.

Zwei vorteilhafte Schnellzüge stellen über die neuen Zufahrtslinien zum Gotthard Verbindungen Mailand-Zürich-Stuttgart her. Neuerdings ist auch eine Verbindung bis bzw. ab Berlin erreicht worden, was für die Nordostbahn die Einlegung eines neuen Schnellzuges Zürich-Schaffhausen bedingte.

In das Berichtsjahr fällt die Anbahnung einheitlicher Normen für den Bestand des Rollmaterials der Schweizerischen Hauptbahnen durch den Bundesrat gestützt auf das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872. Die bezüglichlichen endgültigen Schlussnahmen des Bundesrates fallen in das Jahr 1898; es wird im nächsten Berichte darüber näheres mitzuteilen sein, ebenso über deren Vollziehung, für welche Erhebungen im Gange sind. Mit Bezug auf den Lokomotivpark kann indessen jetzt schon mitgeteilt werden, dass die Nordostbahn denselben bis 1900 auf 240 Stück zu bringen hat und dass dies für sie die successive Neuanschaffung von 30 Maschinen bedingt, wovon 20 schon vor der Beschlussfassung des Bundesrates in Bestellung gegeben waren.

## II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die im letzten und vorletzten Berichte erwähnten Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, infolge dessen auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen unterstehenden Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aussteht.

Im übrigen ist hinsichtlich der transportreglementarischen Bestimmungen nur zu bemerken, dass im Berichtsjahre die Revision der Anlage V zum Schweizerischen Transportreglemente vom 1. Januar 1894 im Sinne einer Vermehrung der zur Beförderung bedingungsweise zugelassenen Gegenstände beschlossen wurde. Der Abschluss und die Durchführung dieser Revision fällt in das Jahr 1898, ebenso die zum

Teil damit zusammenhängende Revision eines Teiles des Reglementes selbst, das, abgesehen von einigen andern nicht wesentlichen Änderungen und Ergänzungen, eine Modifikation erfahren muss infolge der auf 1. Juni 1898 in Aussicht stehenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf 10 Tage für die Distanzen von 11 Kilometer an, in der Meinung, dass es für die Distanzen von 1—10 Kilometer bei der bisherigen Gültigkeitsdauer von 3 Tagen bleiben soll.

Wie wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten, fällt in dieses Jahr die neue Beordnung der Konkurrenzverhältnisse zu den Vereinigten Schweizerbahnen im Güterverkehre. Sie erfolgte im wesentlichen auf der Basis der hiefür seit 1880 und 1886 bestehenden Verträge, unter Berücksichtigung des durch die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn geschaffenen neuen Verkehrswegs. Im übrigen hatten unsere Verhandlungen mit andern Verwaltungen zumeist auf die Eröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug-(Goldau) und Eglisau-Schaffhausen Bezug. Die eingreifendsten Änderungen in dieser Hinsicht haben die Vereinbarung über den bisher über die Südostbahn geleiteten Güterverkehr erfahren. Zur Zeit der Eröffnung der Südostbahn hatten wir dieser Linie allen Verkehr (mit Ausnahme des internen) abzutreten, für welchen die Südostbahn, nach der Tariflänge gemessen, den kürzesten Weg bot. Nach unserer Ansicht wären wir berechtigt gewesen, nach der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug die Wiederabtretung des Verkehrs an diese Linie zu verlangen, soweit nun diese den kürzesten Weg bietet. Obschon wir uns von vorneherein nicht auf diesen s. Z. uns gegenüber absolut geltend gemachten Standpunkt stellten, sondern der Südostbahn noch einen Teil des nach genanntem Prinzipie der Route über Thalweil gehörenden Verkehrs lassen wollten, bedurfte es doch langer Verhandlungen unter Vermittlung des Eisenbahndepartements, um endlich zu einer Vereinbarung zu gelangen, die uns zwar materiell nicht befriedigt, die aber doch einem längern ungeordneten Zustande vorzuziehen ist und vom Verwaltungsrate genehmigt wurde. Weniger Schwierigkeiten machten die allerdings auch materiell viel weniger belangreichen Änderungen in der Instradierung des Verkehrs mit der Gotthardbahn in der Richtung nach Rothkreuz, Luzern und Affoltern. Dagegen sind die Verschiebungen, die durch die Linien Thalweil-Zug-(Goldau) und Schaffhausen-Eglisau im deutsch-italienischen Güterverkehr veranlasst worden sind, sowohl hinsichtlich der Verkehrsleitung als der Tarifgestaltung bedeutend und haben zu vielen Verhandlungen und zur gänzlichen Umrechnung des bezüglichen Tarifs Anlass gegeben. Ebenso ist der Verkehr mit der badischen Bahn und weiterher durch die Linie Eglisau-Schaffhausen in Verbindung mit Schaffhausen-Etzwilen erheblich beeinflusst worden; die daherigen Veränderungen in den bestehenden Vereinbarungen sind aber bis zum Jahresschluss noch nicht allseits zur Durchführung gelangt.

Diese Verkehrsverschiebungen, verbunden mit Tarifänderungen auf den mitbeteiligten Bahnen, erforderten die Umrechnung und Neuausgabe fast aller unserer internen und direkten Tarife, sei es im ganzen Umfange oder mit Nachträgen, die zum Teil an Umfang hinter den Tarifen nicht zurückblieben, nebst den zugehörigen, immer komplizierter werdenden Repartitionen, eine Arbeit, wie sie auf diesem Gebiete seit dem Bestehen der Nordostbahn noch nie auch nur annähernd geleistet werden musste und nur mit bedeutender Verstärkung des Personals und grosser Vermehrung der Druckkosten bewältigt werden konnte. Die Aufzählung der einzelnen Tarifaufgaben wollen wir unterlassen; sie gehen in die hunderte.

Über die im Berichtsjahre eingeleiteten, aber noch nicht zum Abschlusse gelangten wichtigen Verhandlungen über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und Rückerstattung von Fahrgeld auf nicht ausgenutzten Billetten (Postulate in den eidg. Räten) sowie über die Einführung schweizerischer Generalabonnementsbillette an Stelle der bestehenden Abonnements auf halbe Billette werden wir im nächsten Geschäftsberichte nähere Mitteilungen bringen.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahnstrecke Luzern-Immensee am 1. Juni 1897 fielen die Verträge mit der Gotthardbahn betreffend Übernahme des Betriebes der Strecke der Aargauischen Südbahn Rothkreuz-Immensee, Mitbenutzung der Strecke Luzern-Rothkreuz der Nordostbahn und der Nordostbahnstation Rothkreuz durch die Gotthardbahn dahin. Gemäss dem in früheren Berichten (1893 und 1894) erwähnten Bundesratsbeschlusse vom 26. Mai 1894 sollte der Betriebsanschluss der Aargauischen Südbahn an die Gotthardbahn nunmehr nicht am technischen Anschlusspunkte Immensee, sondern auf der Station Arth-Goldau stattfinden, in der Meinung aber, dass die Anschlusskosten in Arth-Goldau für die Aargauische Südbahn nicht höher sein dürfen, als wenn der Betriebsanschluss auf der zu diesem Zwecke erweiterten Station Immensee der Gotthardbahn stattfände. Infolge dessen waren Verhandlungen eingeleitet worden über die genauere Feststellung der Mitbenutzungsbedingungen für die Station Arth-Goldau und die Entschädigung der Aargauischen Südbahn für den Traktionsdienst auf der Gotthardbahnstrecke Immensee=Arth-Goldau. Zur Zeit besteht nun eine provisorische Verständigung, an deren Stelle bald eine definitive treten dürfte. Die Ausgestaltung der Station Arth-Goldau, in welche nun die Gotthardbahn von drei Seiten einmündet, ferner die Arth-Rigibahn und die Südostbahn, gab zu wesentlichen Anständen unsererseits keinen Anlass.

Die Mitbenutzung unseres Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn ist im Berichtsjahre zur abschliesslichen vertraglichen Regelung gelangt. Die Kostenbeteiligung der Gotthardbahn an Zins, Unterhalts- und Betriebskosten ist im wesentlichen auf Grund des üblichen Achsenprinzipes bestimmt.

Noch nicht abgeschlossen sind die Verhandlungen mit den Badischen Staatsbahnen über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung beim Bahnhof Schaffhausen und mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil.

Durch Widerklage ist der von der Nordostbahn anhängig gemachte Prozess gegen die Sihlthalbahn betreffend die Beteiligung der Sihlthalbahn an den Anlagekosten der für den Anschluss der Sihlthalbahn erweiterten Station Sihlbrugg dahin erweitert worden, dass nun auch die übrigen Mitbenutzungsbedingungen dem richterlichen Entscheide unterstellt sind.

Die bundesgerichtliche Entscheidung in Sachen unserer Gesellschaft gegen die Schweizerische Südostbahngesellschaft betreffend Kostenbeteiligung dieser letztern an der Nordostbahn auf Begehren der Südostbahn aufgelegten Zugsleistungen im Interesse durchgehenden Verkehrs ist noch nicht erfolgt, steht nun aber wohl in naher Aussicht.

Wir haben in unseren Geschäftsberichten für die Jahre 1895 und 1896 den Streit der Bahnen des schweizerischen Wagenverbandes (exkl. Gotthardbahn) mit den süddeutschen Bahnen betreffend die Mietsätze für gegenseitige Benutzung der Güterwagen erwähnt. Im Berichtsjahre ist nun der sachbezügliche Entscheid des als Schiedsrichter angerufenen Centralamtes für internationalen Transport in Bern erfolgt und zwar zu gunsten der klagenden süddeutschen Bahnen. Danach ist die Anrechnung der Sätze des deutschen Vereins-Wagenübereinkommens mit 1 Pfennig per Wagenkilometer als Laufmiete und 1 Mark per Tag als Zeitmiete gutgeheissen.

Um in bedeutenderen Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse einheitlich und wirksamer vorgehen zu können, wurde im Berichtsjahre auf Anregung der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee ein Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen gegründet, dem wir mit unseren Dampfschiffunternehmungen für den Zürichsee und den Bodensee beigetreten sind. Der Verband tritt in

regelmässigen periodischen Konferenzen zusammen. Der gemeinsamen Behandlung werden unterstellt: 1. Die Begutachtung der Entwürfe von eidgenössischen Gesetzen und Verordnungen über die Dampfschiffahrt bzw. Stellungnahme zu denselben. 2. Allgemeine Fragen des direkten Verkehrs, wie z. B. Einrichtung der direkten Güterabfertigung zwischen Schiff- und Bahnstationen. 3. Allgemeine technische Fragen.

### III. Finanzverwaltung.

Im Bestande des Aktienkapitals ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten.

Dagegen haben sich die konsolidierten Anleihen um den Betrag von Fr. 10,632,500 erhöht. Auf 1. Februar 1897 erfolgte nämlich die Resteinzahlung des Kantons Zürich mit Fr. 120,000 auf dessen Beteiligung von Fr. 350,000 an dem Subventionsdarlehen für die Linie Eglisau-Schaffhausen. Sodann machten wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrates vom 22. Mai 1897 von dem Beschlusse der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 Gebrauch, indem wir für den Restbetrag des Hypothekendarlehens von Fr. 160,000,000 im Juni v. J. ein neues  $3\frac{1}{2}$  0/0 Anleihen von Fr. 10,512,500 emittierten. Davon waren zum voraus 2 Millionen Franken fest begeben worden. Für die restierenden Fr. 8,512,500 hatten wir uns die Unterstützung eines Syndikates, an dessen Spitze die Basler Handelsbank stand, gesichert. Die öffentliche Subskription war von bestem Erfolge begleitet, so dass nur 77 0/0 der Zeichnungen berücksichtigt werden konnten.

Die dem Syndikat vertragsgemäss geleisteten Vergütungen, abzüglich eines kleinern Kursgewinns auf den fest begebenen 2 Millionen Franken, bezifferten sich auf den Betrag von	Fr. 11,525. —
wozu noch die zu unsern Lasten fallenden Kosten für den Druck der Titel, Stempel und Pfandbucheintragung kamen mit	„ 7,712. —
Es betrugen die Gesamtkosten somit	Fr. 19,237. —

die wir der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung debitierten.

Letzterm Konto haben wir hinwieder den Agioertrag aus der im letztjährigen Berichte bereits erwähnten Konversion der beiden 4 0/0 Anleihen vom 1. Dezember 1885 und 1. Oktober 1886 in ein  $3\frac{1}{2}$  0/0 Anleihen von 35 Millionen Franken mit netto Fr. 155,823. 90 Cts. gutgeschrieben.

Von den zur Rückzahlung gekündeten Obligationen der vorgenannten beiden 4 0/0 Anleihen von 1885 und 1886 sind ungeachtet unserer wiederholten Bemühungen bis zum Rechnungsabschluss die Titel für einen Betrag von Fr. 40,000 nicht zur Einlösung vorgewiesen worden. Dadurch erhöhte sich der Ausstand von gekündeten, aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen per Ende 1897 auf den Betrag von Fr. 41,500. Bezüglich des Details verweisen wir auf die Bilanz.

Im eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche fanden im Berichtsjahr mit Einwilligung des Bundesrates vom 7. August/8. September 1896 und 17. September 1897 folgende neue Einträge statt:

- a) Das  $3\frac{1}{2}$  0/0 35 Millionen Anleihen vom 28. Februar 1897, welches an Stelle der rückbezahlten beiden 4 0/0 Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dezember 1885 und von 20 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1886 getreten ist.