

# Verhältnis zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **48 (1900)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

## **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.

## I. Verhältnis zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Ein wichtiges und als Vorläufer für die übrigen zum Rückkauf gekündeten Hauptbahnen bedeutsames Ereignis in der Verstaatlichungsaktion war das Zustandekommen des freihändigen Rückkaufs der Schweizer Centralbahn gegen eidgenössische Rententitel durch Vertrag vom 5. November 1900. Vom 1. Januar 1901 an wird die Centralbahn auf Rechnung des Bundes betrieben, bis Ende des Jahres aber noch unter der Firma der Schweizer Centralbahn.

Da der Bund nach dem Ankaufsvertrage das Vermögen der Centralbahn mit allen Rechten und Lasten übernimmt, im besondern sich verpflichtet, in alle Verbindlichkeiten der Centralbahngesellschaft einzutreten, haben unsere Vertragsverhältnisse mit dieser Gesellschaft zunächst keine materiellen Änderungen erfahren.

Auf Grund seiner Schlussnahme vom 22. Februar 1898, Disp. III. (s. unsern Geschäftsbericht für 1898 S. 5/6), kündigte der Bundesrat im Berichtsjahre durch Erklärung vom 18. April auch den Rückkauf der Linie Eglisau-Schaffhausen bezw. Neuhausen auf den 1. Mai 1903 an. Selbstverständlich konnte sich diese Kündigung nur auf die schweizerischen Strecken beziehen. Es ist dies die letzte der nach dem Bundesratsbeschlusse vom 22. Februar 1898 uns zu kündenden Linien, abgesehen von der Aargauischen Südbahn (Gemeinschaftsbahn mit der Centralbahngesellschaft), deren aargauische und schwyzerische Strecken konzessionsgemäss erst auf den 1. Mai 1909 kündbar sind und erst vor dem 30. April 1904 gekündet werden müssen.

Mit Bezug auf Wohlen-Bremgarten (Gemeinschaftsbahn mit der Centralbahn und der Gemeinde Bremgarten) unterliess es der Bundesrat nun wirklich, vor dem 30. April 1900 konzessionsgemäss auch unsern Anteil zu künden. Sowohl hieran als an die Kündigung von Eglisau-Schaffhausen knüpfen sich zum Teil schon in früheren Berichten erwähnte Fragen, die uns zu, die Wahrung der Interessen unserer Gesellschaft bezweckenden, Erklärungen an den Bundesrat veranlassten und zu einem Meinungs austausche führten. Aus Opportunitätsgründen unterlassen wir es aber, hier auf diese Punkte weiter einzutreten.

Bis Ende des Jahres waren sämtliche auf Grund der Normen vom 13. August 1898 erstellten sektionsweisen Ertrags- und Anlagekapitalrechnungen der Periode 1888—1897, sowie der Jahre 1898 und 1899 beim Eisenbahndepartement eingereicht. Dieselben waren aber noch in verschiedenen Beziehungen mit dem bundesgerichtlichen Urteile vom 18./19. Juli 1899, betreffend die Feststellung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitales (s. Geschäftsbericht 1899, S. 10—25), in Einklang zu bringen. Da hiefür die nötigen Vorbereitungen getroffen waren, konnte dem Eisenbahndepartement bezüglich der Ertragsberechnungen in kürzester Frist die berichtigte Vorlage gemacht werden und zwar sowohl mit Zusammenfassung als mit Ausscheidung der einzelnen Sektionen. Diese Vorlage enthielt zugleich noch einige andere Berichtigungen, liess aber die an die Schweizer Centralbahn verpachtete Strecke Aarau-Wösch nau, über deren Ertragsausscheidung eine Verständigung mit der Schweizer Centralbahn noch nicht erzielt werden konnte, einstweilen noch ausser Betracht. Über die Auslösung dieser zum Stammnetz der Nordostbahn gehörenden Strecke durch den Bund wurde besondere Verständigung vorbehalten, wie eventuell auch über diejenige der zu gekündeten Linien

gehörenden badischen Strecken, welche vom Bunde nicht gekündet werden können. Einige andere Vorbehalte wesentlich rechnerischer Natur können hier unerwähnt bleiben.

Die dem genannten Urteile entsprechend berichtigte Anlagekapitalrechnung, deren Erstellung nun auf Ende 1899 verlangt war, konnte in der gleichen Frist nicht eingereicht werden, wurde aber auf Anfang Februar 1901 ebenfalls vorgelegt.

Das Zustandekommen des freihändigen Rückkaufs der Centralbahn hatte zur Folge, dass die Centralbahn als nicht mehr interessiert von dem beim Bundesgerichte anhängigen Rekurse der fünf Hauptbahnen gegen den Bundesratsbeschluss vom 12. Juni 1899, betreffend die Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds, zurücktrat. Im Laufe des Berichtsjahres wurde der Schriftenwechsel in dieser Sache abgeschlossen. Weiteres ist zur Zeit darüber nicht zu berichten.

Die Rekursstreitigkeit mit dem Bundesrate vor der Bundesversammlung betreffend den Bau neuer Werkstätten war nach Eingang des Gutachtens Mahla (s. Geschäftsbericht für 1899, S. 34) auf Ende der Junisession 1900 zur Erledigung vertagt, als noch unmittelbar vor dem Termine unter Mitwirkung des Herrn Verwaltungsratspräsidenten in der Angelegenheit ein Vergleich zu stande kam. Nach diesem Vergleiche, d. d. 25. Juni 1900, wird das Werkstätteprojekt in Dietikon fallen gelassen und werden neue Werkstätten zwischen dem neuen Rohmaterialbahnhof Zürich und der Station Altstetten erstellt. Gleichzeitig sind einige auf den Rückkauf bezügliche Verhältnisse kompromissweise geregelt worden. Wir reichten dem Eisenbahndepartement unverzüglich ein generelles Projekt für die hienach zu erstellenden Werkstättenbauten ein, dessen Erledigung sich aber deshalb verzögerte, weil der Regierungsrat des Kantons Zürich seine Vernehmlassung darüber hinausschob und zwar aus dem Grunde, weil er und der Stadtrat von Zürich sich veranlasst fanden, den Vergleichsabschluss durch den Bundesrat zum Gegenstande einer Beschwerde an die Bundesversammlung zu machen. Die Erledigung dieser Beschwerde fällt nicht mehr ins Berichtsjahr (s. auch Bericht des Verwaltungsrates S. 7/9).

Im Mai des Berichtsjahres gab uns das Eisenbahndepartement von einer Reihe von Postulaten baulicher Natur Kenntnis, welche der Bundesrat auf Grund bezügl. Berichtes des Eisenbahndepartements, dem Verhandlungen mit uns vorausgegangen waren, an uns zu stellen beschlossen hatte. Diese Postulate betrafen Massnahmen verschiedener Art, wie Ausbau von gewissen Bahnstrecken auf die zweite Spur, Stationserweiterungen, Signaleinrichtungen, Einfriedigungen, Beleuchtung auf Stationen und in den Personenwagen, und in der Hauptsache handelte es sich um Forderungen, deren Berechtigung wir gegenüber dem Eisenbahndepartement bestritten hatten.

Mit Bezug auf die Erstellung zweiter Geleise, die für die Strecken Winterthur-Romanshorn, Brugg-Stein und Neuhausen-Schaffhausen gefordert ist, sowie mit Bezug auf die verlangte Verlängerung der Kreuzungsgeleise auf einer Anzahl Stationen, für welche im Hinblick auf den Zugsverkehr diese Forderung uns nicht begründet erschien, ergriffen wir, gestützt auf Art. 14, Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, den Rekurs an die Bundesversammlung, für unsern Antrag auf Aufhebung der bundesrätlichen Postulate eventuell Expertise anrufend.

Dieser Rekurs sollte in der diesjährigen Frühjahrsession zur Entscheidung gelangen, wurde aber schliesslich dadurch erledigt, dass wir im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrate den Rückzug desselben erklärten, jedoch, entsprechend unserm eventuellen Rechtsstandpunkte und den Schlüssen der ständerätlichen Vorberatungskommission, die uns zu diesem Vorgehen veranlassten, mit dem Vorbehalte, dass durch den Rückzug des Rekurses die Frage der Kostentragung in keiner Weise präjudiziert werde, womit sich der Bundesrat einverstanden erklärte

(s. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates S. 9). Diese Erledigung fällt indessen nicht mehr ins Berichtsjahr, und es wird das Nähere über die Folgen derselben im nächsten Berichte mitzuteilen sein.

Was die übrigen Forderungen betrifft, so erreichten wir teilweise Wiedererwägung im Sinne der Reduktion der gemachten Auflagen. Die Opposition gegen die hiebei verlangte allgemeine Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen, an deren Stelle wir die Mischgasbeleuchtung in Aussicht genommen hatten, liessen wir fallen.

Die Revision des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten ist auch im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gelangt.

In Vollziehung von Art. 1, Abs. 2, des am 15. April 1900 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der schweizer. Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 hat der Bundesrat durch Beschluss vom 10. August 1900 nachstehende Linien der Nordostbahn als Nebenbahnen im Sinne des angeführten Gesetzes erklärt: Sulgen-Gossau, Effretikon-Kloten-Örlikon, Oberglatt-Niederweningen, Örlikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr, Effretikon-Hinwil und Glarus-Linthal.

Dabei blieb unberücksichtigt unser ebenfalls dahin zielendes Begehren betreffend die Strecken Altstetten-Affoltern-Zug, Turgi-Waldshut und Winterthur-Neuhausen.

Ferner wurden auf Antrag der Centralbahn als Nebenbahn erklärt die Gemeinschaftslinien Brugg-Hensdikon und Wohlen-Bremgarten im Betriebe der Centralbahn.

Gegen die Bezeichnung der Linien Wettingen-Suhr und Glarus-Linthal als Nebenbahnen ist von den Regierungen der Kantone Aargau und Glarus der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen worden.

Im Anschluss an die Bezeichnung der Nebenbahnen im vorhandenen schweizerischen Bahnnetze hat sodann das Eisenbahndepartement mit den beteiligten Bahnverwaltungen Verhandlungen eingeleitet über die im Sinne des Gesetzes im Bau und Betriebe zu gewährenden Erleichterungen.

Im Berichtsjahre sind die anfangs der 1890er Jahre schon eingeleiteten, aber zu keinem Abschlusse gelangten und längere Zeit ruhen gelassenen Studien über Einführung von sogen. Tramzügen zur besseren Bedienung des Lokalverkehrs, namentlich des Vorortverkehrs von Zürich, wieder aufgenommen worden, und zunächst zu einem bestimmten Projekte für versuchsweise Einführung dieser besonderen Art von Lokalzügen auf einem Teile der rechtsufrigen und der linksufrigen Zürichseebahn, des Limmatthales, sowie der Winterthurerlinie von Zürich aus mit blosser Zulassung des Personen- und Gepäckverkehrs, in gewissen Zügen des Transportes von landwirtschaftlichen Traglasten, ferner in gewissen Grenzen der Post, gediehen, das dem Eisenbahndepartement in Vorlage gebracht wurde.

Damit gingen Hand in Hand Studien über die Einführung des Motorwagenbetriebes auf gewissen Strecken, insbesondere da, wo sich ein gewisses Bedürfnis der Vermehrung von Fahrgelegenheiten im Personenverkehr geltend macht, dem aber im gewöhnlichen Lokomotivbetrieb ohne zu grosse Kosten nicht Rechnung getragen werden kann.

Auch über die Verwendung von Motorwagen wurde dem Eisenbahndepartement Vorlage gemacht. Abschliessliche Erledigung fand aber die Angelegenheit im Berichtsjahre noch nicht und die bezüglichen Verhandlungen zogen sich in das laufende Jahr hinein. Über das Weitere wird der Bericht für 1901 Mitteilung zu machen haben.

Hier sei vorläufig jedoch erwähnt, dass am 1. April mit Genehmigung des Eisenbahndepartements

Tramzüge mit Lokomotivbetrieb auf den Strecken Zürich-Dietikon, bezw. Baden, Zürich-Effretikon, Zürich-Horgen, bezw. Richterswil und Zürich-Küsnacht, bezw. Meilen (vom 1. Juni an auch bis Ürikon) versuchsweise zur Einführung gelangten.

Die weitere Prüfung der Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien führte die Direktion zu keinem andern Ergebnisse als das im Geschäftsberichte für 1898 (S. 10/11) mitgeteilte, und wir äusserten uns auch dementsprechend gegenüber dem Eisenbahndepartement, das die erneute Prüfung verlangt hatte. Die bezügliche Kundgebung an das Eisenbahndepartement fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Die im letzten Geschäftsberichte (S. 26) erwähnten Verhandlungen der Nordostbahn und der Centralbahn mit dem Regierungsrate des Kantons Aargau über die Frage eines Loskaufes der beiden Gesellschaften von den Vertragsverpflichtungen, betreffend die Beteiligung bei einer Wynenthalbahn, zerschlugen sich, infolgedessen die Wynenthalbahn-Angelegenheit überhaupt ruhen blieb.

Durch Urteil vom 6./7. November 1900 kam der durch Vereinbarung der Parteien dem Bundesgerichte zur Entscheidung übertragene Steuerstreit mit der Stadt Zürich, betreffend den Hauptbahnhof Zürich (Mietwersteuer), zur Erledigung. Die Entscheidung geht im wesentlichen dahin, dass der Zürcher Hauptbahnhof mit Inbegriff aller Bahnzwecken dienenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen, sowie die anderweitigen, der centralen Verwaltung dienenden Gebäude im Gebiete der Stadt Zürich insoweit steuerfrei seien, als sie dem Betriebe und der Verwaltung vom Kanton Zürich und von andern Kantonen bis zum 25. Oktober 1870 mit Steuerprivileg konzessionierter Eisenbahnlinsen der Nordostbahn dienen. Diese Steuerfreiheit erleide keine Änderung durch die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Hauptbahnhofes Zürich von Seite der Vereinigten Schweizerbahnen.

Soweit dagegen die erwähnten Objekte der Verwaltung und dem Betriebe anderer, mit dem Steuerprivileg nicht ausgestatteter Eisenbahnlinsen der Nordostbahn dienen, haben sie auf Steuerfreiheit keinen Anspruch.

Was die Ausmittlung der steuerpflichtigen Quote betrifft, so macht das Urteil einen Unterschied, je nachdem die Objekte für die centrale Verwaltung und den centralen Betriebsdienst oder für den speziellen Betriebsdienst des Hauptbahnhofes benutzt werden. In Hinsicht auf die zuletzt genannte Inanspruchnahme stellen sich als steuerpflichtige Linien nur die links- und die rechtsufrige Zürichseebahn dar, während die Stammlinien Zürich-Baden und Zürich-Oerlikon mit allem Verkehr, der sich darauf abspielt, auch soweit er von steuerpflichtigen Linien herrührt, als steuerfrei gelten müssen. Die Steuerquote bemisst sich hier nach dem Zahlenverhältnis der auf den steuerpflichtigen Linien ein- und auslaufenden Wagenachsen zu den Wagenachsen aller ein- und auslaufenden Züge. „Unter Berücksichtigung der Billigkeit“ ist demgemäss die Steuerquote für die Jahre 1893/95 auf 20 % und für die Jahre 1896/98 auf 25 % festgesetzt. Die Berechnung für die folgenden Jahre ist auf der nämlichen Grundlage festzustellen.

Für die Berechnung der Steuerquote für die von der centralen Verwaltung und dem centralen Betriebsdienst benutzten Räumlichkeiten ist das Verhältnis der Betriebseinnahmen der steuerpflichtigen Linien zu den Betriebseinnahmen aller Linien der Nordostbahn massgebend. Dabei sind als steuerpflichtige Linien zu betrachten die sämtlichen Strecken in ihrem konzessionsmässigen Bestande, die sich im Besitze und in der Verwaltung der Nordostbahn befinden und für die die Zürcher Konzession nicht Steuerfreiheit zugesichert hat, während umgekehrt als steuerfrei auch diejenigen ausserhalb des Kantons Zürich gelegenen Strecken zu betrachten sind, die einen Bestandteil von Linien bilden, für die der Kanton Zürich die Steuerfreiheit gewährt hat, oder die von andern

Kantonen zu einer Zeit mit dem Steuerprivileg konzessioniert worden sind, als der Kanton Zürich ausnahmslos in seine Eisenbahnkonzessionen das Steuerprivileg aufgenommen hat, d. h. bis 25. Oktober 1870.

„Unter Berücksichtigung der besondern Fähigkeit des Verwaltungsdienstes, ohne erhebliche Kostenvermehrung und wesentliche bauliche Erweiterungen neue Unternehmungen mitbedienen zu können, und der mehr volkswirtschaftlichen als privatwirtschaftlichen Bedeutung solcher Zweigunternehmungen“ wurde nach dieser Norm die Steuerquote hier auf 25 0/0 für die Jahre 1893/95 und auf 30 0/0 für die drei folgenden Jahre angesetzt. Es wird nun Sache der Verhandlung mit der Stadt sein, auf Grund dieser Entscheidungen die Steuersummen festzustellen.

## II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die Neu-Ausgabe des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist, entgegen den in früheren Berichten ausgesprochenen Erwartungen, bis Ende des Jahres noch nicht erschienen. Trotzdem die Beschlüsse der Pariser Konferenz vom Jahr 1896 und das Zusatzübereinkommen von 1898 von sämtlichen Vertragsstaaten genehmigt worden sind, ist der Austausch der Ratifikations-Urkunden im Berichtsjahr nicht mehr erfolgt.

Das aus verschiedenen Eisenbahnverwaltungen bestehende Komitee für die Vorberatungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände hat im Berichtsjahr seine Beratungen fortgesetzt und in einer am 30. und 31. Mai in Bern abgehaltenen Sitzung den Wortlaut des VI. Entwurfes der vereinheitlichten Zusatzbestimmungen festgestellt. Im weitern wurde beschlossen, die Präsidialleitung (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau im K. K. Eisenbahnministerium in Wien) möge in einer eingehenden Denkschrift die Veranlassung und den Zweck der Vereinheitlichung, sowie die Art und Weise der Durchführung dieser Bestimmungen erläutern. Diese Denkschrift ist bis zur Stunde noch nicht erschienen; die Verzögerung hat, so viel bekannt geworden, ihren Grund in Schwierigkeiten und Meinungsdivergenzen, die sich erst bei Ausarbeitung des Exposés gezeigt haben und die zunächst noch bereinigt werden müssen.

Wie weit die in unserm letzten Bericht erwähnten Schritte behufs Beitritts von Rumänien zum Internationalen Übereinkommen von Erfolg begleitet waren, ist uns nicht bekannt, da wir über diese Angelegenheit keine weitem Mitteilungen erhalten haben.

Für den deutsch-schweizerischen Verkehr ist eine Neuausgabe des Teils I, Abteilung A (enthaltend das Reglement) in Vorbereitung, welche die infolge der Zusätze zum Internationalen Übereinkommen notwendig werdenden Abänderungen durchführen wird.

Desgleichen ist für den intern schweizerischen Verkehr ein II. Nachtrag zum Transportreglement im Laufe des Berichtsjahres in Angriff genommen worden. Auch hier handelt es sich darum, einige in nächster Zeit im internationalen Verkehr eintretende Änderungen auch für den internen Verkehr einzuführen, soweit solche nicht erst durch eine Revision des schweizerischen Transportgesetzes vorbereitet werden