Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **29 (1881)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiemit den neunundzwanzigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unserer Unternehmung vorzulegen. Derselbe umfasst das Jahr 1881 und schliesst sich in der Anordnung den bisherigen Jahresberichten an.

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

Es sind im Berichtsjahr keine Bundesgesetze im Gebiete des Eisenbahnwesens erlassen worden.

Über die im Laufe des Jahres stattgefundene Abtretung der Nationalbahnstrecke Suhr-Zofingen und Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Strecke Aarau-Suhr an die Centralbahn haben wir schon in unserm vorjährigen Berichte das Nöthige mitgetheilt.

Die im nämlichen Bericht erwähnten Schwierigkeiten bei Verpfändung des auf badischem Gebiet liegenden Theilstücks der vormaligen Nationalbahn sind zur Stunde noch nicht ganz gehoben, doch ist Aussicht auf baldige Erledigung dieser Angelegenheit vorhanden. Erst alsdann wird auch die Ausgabe der Partialobligationen für das auf der Ostsektion haftende Anleihen von 3 Millionen Franken erfolgen können.

Die Verhandlungen über die Bahnhoferweiterung in Winterthur haben behufs Regelung der gegenseitigen Verhältnisse zum Abschluss eines Vertrages mit den Gesellschaften der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen geführt, welcher jedoch gegenüber der letztern Gesellschaft noch der völligen Perfektion ermangelt. Diesem Vertrage zufolge hat die Nordostbahn das gesammte Baukapital zu beschaffen, welches ihr von den mitbenutzenden Gesellschaften nach Massgabe besonderer Verträge theilweise verzinst wird.

Für die Tössthalbahn, welche bisher das Einfahrtsgeleise der Vereinigten Schweizerbahnen benutzte, wird ein eigenes Geleise erstellt, das jedoch im Eigenthum der Nordostbahn verbleibt, bis die Tössthalbahn dasselbe käuflich erworben haben wird, wozu sie jederzeit zum jeweiligen Betrag des Anlagekapitals berechtigt ist. Die Nordostbahn kann nach zehnjährigem Pacht die käufliche Übernahme der Linie um den erwähnten Kaufpreis fordern, und gemäss einem Beschlusse des h. Bundesrathes sollen diese Bedingungen auch einem allfälligen dritten Erwerber der

Tössthalbahn gegenüber wenigstens insoweit Geltung behalten, dass die Züge der Tössthalbahn stets und zu allen Zeiten selbständig auf dem erwähnten Geleise von und bis nach Winterthur geführt werden müssen für so lang, als der Ankauf dieser Bahnstrecke durch die Tössthalbahn nicht stattgefunden haben wird.

Die Arbeiten an der Einführung der Ostlinien und der Bahnhoferweiterung sind, soweit sie gemäss Programm jetzt schon erstellt werden müssen, in voller Ausführung begriffen.

Der Beschluss der vorjährigen Generalversammlung, den Reinertrag der Betriebsrechnung von 1880 zur Vertheilung einer Dividende von 5,78 % an die Prioritätsaktien zu verwenden, hat eine Protestation des Komite vom rechten Zürichseeufer und eine gerichtliche Inhibition gegen die Auszahlung dieser Dividende veranlasst. Die nämliche Klage wurde auch vom Komite der Linie Eglisau-Schaffhausen erhoben; die beiden Prozesse sind vor Bezirksgericht Zürich anhängig und im schriftlichen Vorverfahren bis zur Duplik vorgeschritten. Leider hat aber der bisherige Instruktionsrichter seine Entlassung aus dem Gerichte genommen, und es wird sich nunmehr ein anderes Mitglied des letztern in die Sache hinein arbeiten müssen. Die Nordostbahndirektion wird an ihrem Orte möglichst auf Beförderung der Angelegenheit hinwirken, während bei der Gegnerschaft eher das Streben nach Verzögerung derselben zu walten scheint. Damit die Prioritätsaktionäre aber hiebei nicht zu Schaden kommen, haben wir nicht allein die beschlossene, jedoch nicht ausbezahlte Dividende unter die Passiven der Rechnung für 1881 aufgenommen, sondern auch die Zinsen davon zu $4^1/_2$ %.

Das Komite für die Linie Eglisau-Schaffhausen hat sich übrigens auch in einer Petition an das badische Ministerium gewandt und versucht, dasselbe für den Bau obiger Linie zu gewinnen, aber so viel wir wissen, ohne Erfolg.

In der Angelegenheit der Linie Dielsdorf-Niederweningen hat eine Konferenz mit Vertretern der Landesgegend stattgefunden, welche damit schloss, dass dieselben den Wunsch aussprachen, die Nordostbahndirektion möchte die Frage der Erstellung einer normalspurigen Strassenbahn auf dieser Strecke studiren lassen.

Beim Abschluss des Südbahnvertrages vom 25. Februar 1872 hat die aargauische Regierung der Nordostbahn und der Centralbahn u. a. folgende Verpflichtungen auferlegt:

„Art. 2. II. Insofern eine Eisenbahnunternehmung

a) durch das aargauische Seethal von der luzernischen Grenze bis an einen zu bestimmenden Punkt der Südbahn,

b) durch das Wynenthal von Aarau in der Richtung nach der luzerner Grenze behufs einer passenden Einmündung in die Seethalbahn *(a)*,

zu Stande kommt, so haben die beiden Bahngesellschaften sich mit einem Drittel der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten und Pflichten mit den beiden andern Dritteln zu betheiligen.

Auch übernehmen sie zu den Selbstkosten den Betrieb der beiden Bahnen.“

Behufs Realisirung dieser Projekte fanden mehrfache Unterhandlungen statt auf Grundlage von Vertragsentwürfen, welche bezweckten, die Landesgegenden noch günstiger zu stellen, aber ungeachtet des Entgegenkommens der Bahngesellschaften nicht zur Perfektion gelangten. Inzwischen wurden diese Bestrebungen durch den Bau der Nationalbahn und die daraus hervorgegangene Krisis durchkreuzt und erst im Jahr 1880 neuerdings aufgenommen.

Für die Seethalbahn fand sich eine englische Gesellschaft, welche den Bau einer Strassenbahn bereits an Hand genommen hat.

Das Wynenthal hat seine Wünsche ebenfalls auf eine normalspurige Strassenbahn reduzirt, und das Komite dieser Landesgegend hat den beiden Bahngesellschaften ein Offert der Herren Zschokke & Co. vorgelegt, womit diese Firma sich verpflichtete, eine 17½ Kilometer lange Strassenbahn ohne Grunderwerb in Normalspur zu Fr. 1,230,000, in Meterspur zu Fr. 750,000 zu erstellen. Dieser Voranschlag wurde in einer Konferenz von Abgeordneten der beiden Bahngesellschaften und des Wynenthalkomite, welche unter dem Vorsitz eines aargauischen Regierungsmitgliedes stattfand, dem Direktorium der Centralbahn mit dem Ersuchen um Prüfung desselben überwiesen. In einer gedruckten Zuschrift an die Baudirektion des Kantons Aargau taxirte nun das Direktorium die Kosten einer normalspurigen Strassenbahn auf Fr. 1,144,000, die einer schmalspurigen auf Fr. 735,000, beides einschliesslich Grunderwerb; es sprach sich aber gleichzeitig entschieden für eine Schmalspurbahn aus und erklärte in einer folgenden Konferenz, nur zu einer solchen Hand bieten zu können. Das Komite stellte für diesen Fall verschiedene Bedingungen, welche hinwieder von den Abgeordneten der beiden Gesellschaften nicht annehmbar gefunden wurden, und es ist nun zu gewärtigen, ob fernere Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate führen werden.

Betreffend Steuerpflicht sind zwischen der h. Regierung des Kantons Zürich und uns Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob die Nordostbahn gehalten sei, von denjenigen Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche keine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Eisenbahn haben, Staatssteuern zu entrichten.

Nach dem Steuerrechte des Kantons Zürich haben Aktiengesellschaften nur ihre Reservefonds als Ganzes zu versteuern, und wird im Übrigen das Vermögen durch die Aktionäre versteuert. Die Steuerbehörden glaubten aber eine spezielle Steuerpflicht der Nordostbahn hinsichtlich der vorerwähnten Gebäulichkeiten und Liegenschaften aus den verschiedenen ältern Konzessionen ableiten zu können. Wir mussten dieser Anschauung entgegentreten, indem wir den in Frage kommenden Konzessionsbestimmungen keinen andern Sinn beilegen konnten, als den, dass die Nordostbahn für die in Rede stehenden Objekte nicht — wie für die eigentlichen Bahnanlagen — kraft Konzession steuerfrei, dass sie somit hinsichtlich derselben dem allgemeinen Steuerrecht unterstellt sei. Durch Entscheid des Bundesgerichtes, der zwar nicht mehr in das Berichtsjahr fällt, indem er erst im Mai 1882 erfolgte, ist diese unsere Auffassung als zutreffend erklärt worden.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Von den Geschäften, welche die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen im Berichtsjahr erledigte, ist nur die Aufstellung einheitlicher Reglemente über die Armen- und Polizeitransporte von grösserer Bedeutung; wir werden uns darüber an folgender Stelle näher äussern. Unerledigt blieb die von den Bundesbehörden angebahnte Aufstellung neuer technischer Vorschriften über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, ferner die Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich benutzten Stationen und Bahnstrecken. Neu angeregt wurden eine Revision des schweizerischen Eisenbahntransportreglements, anschliessend an die auf Grund längerer Erfahrungen stattgefundene Umarbeitung des Betriebsreglements der deutschen Eisenbahnen, und die Errichtung einer gemeinsamen Versicherungskasse gegen die Folgen der Tödtung und Verletzung von Reisenden.

Von der kommerziellen Union wurde, nachdem unser Verwaltungsrath die Mitwirkung zur Aufstellung eines allgemeinen Centralabrechnungsbureau abgelehnt hatte, beschlossen, sich einstweilen auf ein gemeinsames Bureau für die Abrechnungen über Umwegstransporte zu beschränken, welches seinen Sitz in Luzern erhalten soll;